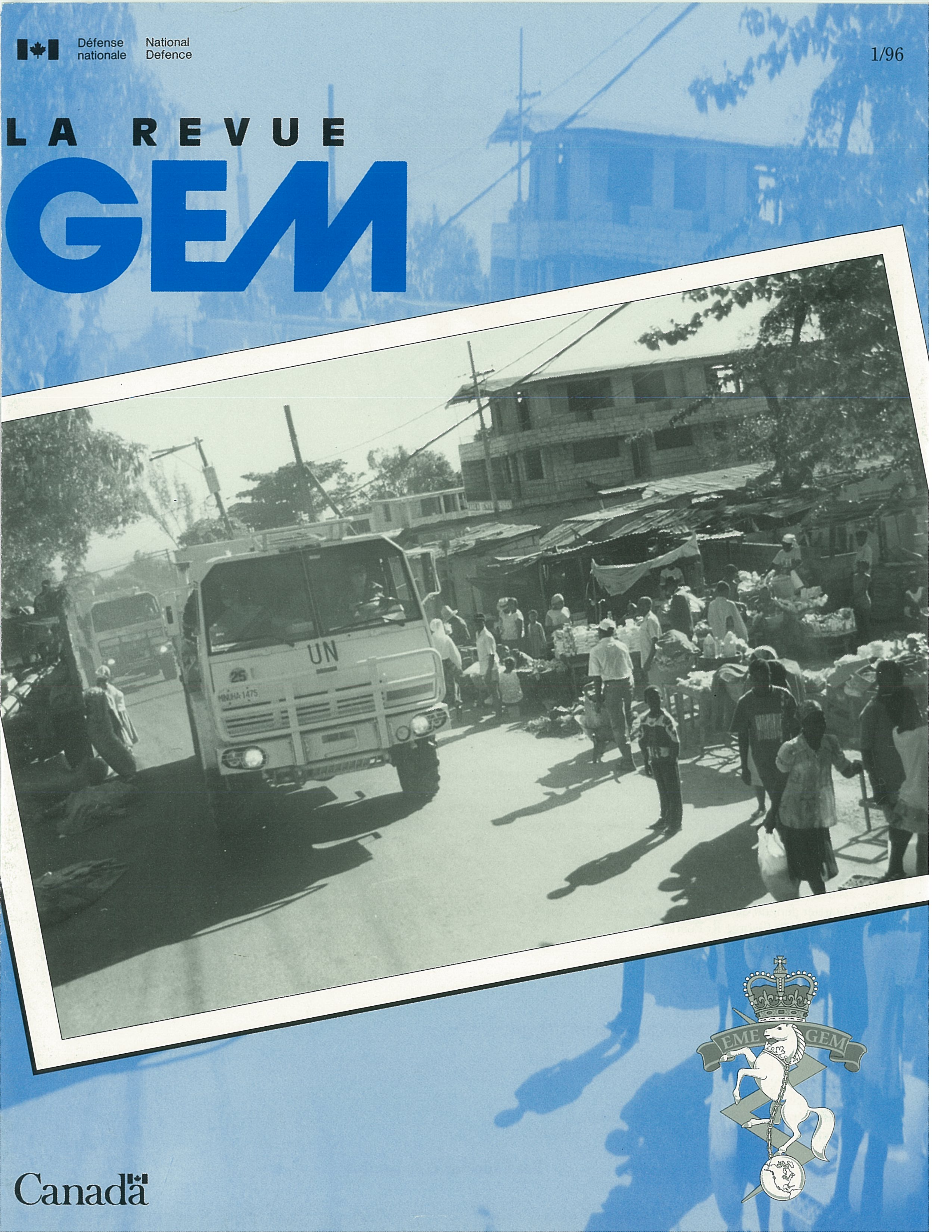
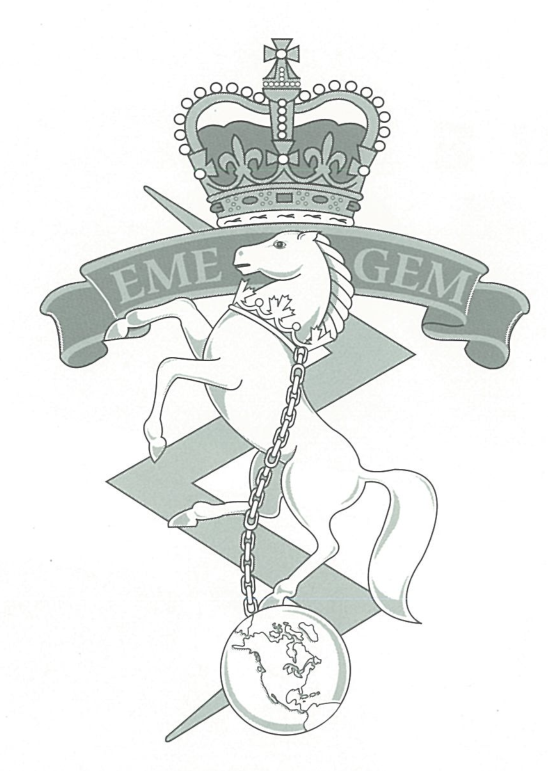


Défense nationale
National Defence
1/96
LA REVUE
GEM
UN
EME
GEM
Canada




ARTE ET MARTE

# LA REVUE GEM

La revue GEM est la revue de la Branche du Génie électrique et mécanique (GEM), publiée au QGDN avec l'autorisation du Directeur général - Gestion du programme d'équipement terrestre et du Conseiller de la Branche du GEM. La revue vise à communiquer de l'information à caractère professionnel aux membres de la Branche, de faire part d'opinions, d'idées, d'expériences et de nouvelles personnelles, ainsi que de promouvoir l'identité de la Branche du GEM.

Pour ses articles, la revue GEM compte sur ses lecteurs. Articles, photographies, caricatures, nouvelles personnelles et commentaires sur tous les aspects du GEM sont les bienvenus. On rappelle aux lecteurs que la revue GEM est un organe d'information non classifié et non officiel. Son contenu ne représente pas nécessairement la politique officielle du MDN, et il ne faut pas la citer comme source autorisée.

Les personnes qui nous feront parvenir des articles, sont priées d'envoyer le texte original dans le format WordPerfect, via courrier électronique ou sur une disquette. Les textes dactylographiés sont aussi acceptables. Les photos doivent avoir des légendes dactylographiées séparément, et non au verso. Tout personnel doit être identifié dans le texte et dans les légendes par leur grade, initiales, nom, métier et unité. Les rédacteurs se réservent le droit de rejeter ou de réviser tout matériel soumis. La correspondance doit être adressée à :

La rédactrice, la revue GEM
a/s de l'OEM GEM, DARET, DGGPET
Quartier général de la Défense nationale
Edifice mgén George R. Pearkes
Ottawa, Canada
K1A 0K2

Téléphone: (819) 997-7270
Télécopieur: (819) 994-3143
Courrier électronique: Capt MJ Robichaud@DLERM@DGLEPM

Directeur de la rédaction: Bgén J.R. Marleau
Rédacteur en chef: Col G.A. Walsh
Rédactrice: Capt M.J.J. Robichaud
Conseillère linguistique: Mme M.-L. Delisle
Direction artistique: par USFC(0) Services créatifs

**Par l'adresse et le combat**

# TABLE DES MATIÈRES



**A-JS-000-023/JP-000**

# UN MOT D'ADIEU DE LA PART DE L'ADJUC DE LA BRANCHE



*par l'adjuc W. Devlin*

Il est temps à l'adjuc de votre Branche de vous dire adieu. Les 34 dernières années ont passé si rapidement ne laissant aucune place à l'ennui. J'ai dû accomplir un large éventail de tâches; je les ai toutes appréciées, les unes plus que d'autres, bien sûr. Travailler au sein d'une EMR et commander une EMR vient en tête de liste. Après tout c'est l'âme de la Branche GEM. J'ai beaucoup aimé ma carrière car je suis un partisan du travail d'équipe et les Forces canadiennes fournissent un parfait endroit pour l'exercer. Au fil des années, j'étais entouré de militaires et de civils toujours en quête de la qualité et de l'amélioration.

Au cours de ces 34 années, j'ai remarqué de considérables changements, mais pas aussi monumentaux que ceux que nous voyons actuellement. L'année dernière était la plus chargée et la plus féconde. Nous avons eu la chance d'abolir des obstacles qui auraient dû être supprimés il y a longtemps et, grâce à la façon dont nous dirigeons nos affaires, nous continuons à trouver les occasions qui nous permettent de nous améliorer. Nous avons trébuché en cours de route certes (et nous allons encore trébucher sans doute), mais nous avons plutôt pris des décisions avisées. Les personnes qui sont toujours en service auront besoin de garder les yeux ouverts en quête de nouvelles occasions, tout en prenant en considération les conséquences du changement, surtout si elles touchent les soldats travaillant dans les unités ou sur le terrain.

Personne ne peut réussir sa carrière sans les conseils, l'aide et l'appui des ses chefs, de ses collègues et de ses amis. J'avais eu le bonheur, au cours des années, d'avoir reçu ma part de conseils et d'appui. Il ne faut pas oublier le soutien procuré par la famille, une chose que je n'avais pas manqué.

La vie au sein de la Branche GEM va me manquer, mais je vous quitte avec une joie au coeur de savoir que notre avenir est sûr, notre leadership fort et nos spécialistes engagés. Travaillez bien et amusez-vous bien.

Arte et Marte. ◆

# COMMENTAIRES DE L'ADJUC DE LA BRANCHE DU GEM

*par l'adjuc G.M. Clough*

L'honneur qu'on me fait en me nommant 13e adjudant-chef de la Branche/Régt me fait un plaisir énorme. Je compte assumer mes fonctions avec fierté et résolution. J'ai conscience de marcher dans les traces de personnes très dévouées et très professionnelles, et je m'efforcerai de faire honneur au poste qui m'est confié.

Le changement : nous servons dans les FC à une époque où le changement est devenu chose normale et l'état stable n'est plus vraiment évident. Nous vivons une époque excitante qui, à mon avis, nous offre l'occasion, en tant que branche, d'instituer un certain nombre de changements qui se font attendre depuis longtemps.

Chose certaine, nous avons souvent agi comme il le fallait au cours des années et nous avons déjà vécu des changements dans le passé. C'est la capacité de la Branche et de ses membres à percevoir la voie qui s'ouvre à eux qui nous permettra de continuer à soutenir avec efficacité les éléments opérationnels et statiques des FC. Il faut voir dans le changement une occasion de s'améliorer, et pas seulement un exercice qui nous ramènera 25 ans en arrière.

De temps à autre, la cible bouge et il faut faire un zérotage général pour maintenir le cap collectif sur l'objectif visé. Il est temps que nous fassions le zérotage de la Branche et, ce qui est tout aussi important, de ses membres. Quelqu'un a déplacé la cible. Les FC ont modifié leur façon d'aborder les affaires. Profitons de l'occasion qui s'offre pour diriger et influencer le changement, et permettre aux FC ainsi qu'à la Branche et à ses membres de s'améliorer.

Dans un autre ordre d'idées, j'ai hâte de rencontrer un grand nombre d'entre



vous au cours des quelques prochaines années et de discuter avec vous. Soyez assurés que je solliciterai vos idées sur la façon dont nous pouvons améliorer les méthodes utilisées pour soutenir ceux qui comptent sur nous.

CARPE DIEM et ARTE et MARTE. ◆

# LETTRE AU RÉDACTEUR

***Les observations, commentaires, ou correctifs ayant trait à précision de la Revue GEM sont toujours les bienvenus puisque tous les membres de la Branche peuvent en bénéficier.***

*Je vous écris au sujet de l'article sur le musée du GEM du 11e Bataillon des services qui a paru dans le numéro 1/95 de la Revue GEM. Le parchemin d'honneur du GEM a été présenté en juin 1994 et, comme l'organisation du musée a changé, il appartient maintenant au musée du manège militaire lieutenant-général E.C. Ashton. Le mandat du musée englobe les trois unités qui utilisent le manège militaire, soit le 11e Bataillon des services (Victoria), la 11e Compagnie médicale (Victoria) et le 741e Escadron des communications.*

*Vous direz peut-être : «Et puis après? Ce n'est qu'un autre musée d'unité de la Milice.» Or, l'histoire de ce musée présente un tableau différent. En effet, il y a plusieurs années, la plupart des unités de la Milice de Victoria étaient entassées dans un seul manège militaire, celui de Bay Street. Il n'y avait guère d'espace pour un musée, et les objets historiques risquaient d'être volés ou endommagés. Toutefois, un groupe d'artisans déterminés et dévoués, sous la direction du capitaine (retraité) Fred Chess, ont créé un musée du GEM afin de préserver une part importante de l'histoire du GEM sur la côte ouest, en construisant des vitrines, en rassemblant des artéfacts et en tenant des registres appropriés. Le déménagement au manège militaire Ashton a facilité les choses. Il y avait beaucoup plus d'espace, et le musée du GEM est devenu un catalyseur de l'établissement d'un musée de manège militaire. Le major Derek Brown, du Bataillon des services, en est le conservateur.*

*Le capitaine Chess n'est peut-être pas le «conservateur» du musée à proprement parler, contrairement à ce qu'indiquait l'article, mais il a certainement contribué à sa création. Mais surtout, lui et ses compagnons de Victoria ont réussi à préserver l'histoire du GEM sur la côte ouest. C'est précisément grâce au dévouement de ces «anciens» artisans que l'on pourra sauvegarder le patrimoine de ceux d'aujourd'hui et de demain. Bravo à Fred et à son équipe!*

*Soit dit en passant, le GEM possède une longue histoire à Victoria. Par exemple, le bâtiment 516 qui se trouve au chantier naval a servi d'atelier du RCOC/GEMRC/G MAT/GEM pendant plus de 60 ans. On l'utilise actuellement pour l'entretien des véhicules lourds. Une photo prise en 1936 montre le 11e Détachement RCOC en face du bâtiment. Le mois dernier, j'ai rencontré deux des artisans figurant sur cette photo : le soldat Cy Putt et le caporal Gord Evans (plus tard capitaines), qui se sont enrôlés respectivement en 1936 et en 1932. Tous deux se souviennent d'avoir installé des canons de défense côtière autour de Victoria avant la Seconde Guerre mondiale.*

*Aujourd'hui, les artisans canadiens sont «partout où ça bouge». L'histoire que le capitaine Chess et son équipe ont aidé à préserver montre que les artisans canadiens se sont «toujours trouvés partout où ça bougeait».*

*Arte et Marte.*
*Col (ret.) Murray Johnston*
*Ottawa (Ontario)*

# A.J. OZON – PAR L'ADRESSE ET LE COMBAT

*par le sgt(ret) K.H. Goligher*

La devise de notre Branche - Arte et Marte - traduit bien notre esprit de ténacité et notre volonté de continuer et de finir le travail souvent malgré une écrasante adversité. Le caporal Joseph Ozon (A.J. pour les intimes) en service actif au sein du 2e Régiment, Royal Canadian Horse Artillery, a dernièrement fait la preuve que notre devise correspondait bien à sa façon de vivre lorsqu'il a dû livrer un long et difficile combat après une terrible maladie. Il l'a fait - d'adresse et de combat.

En mai 1995, une semaine après avoir remporté le championnat local du Marathon de la capitale nationale, A.J. s'est effondré durant la séance matinale d'entraînement physique. Un anéurisme mortel avait entraîné un accident cérébro-vasculaire. Le côté gauche du cerveau était touché. On le transporta en vitesse à un hôpital d'Ottawa où il subit une période intense de chirurgie. Le pronostic immédiat était effrayant - paralysie complète du côté droit du corps.

Durant presque une semaine, alors qu'il gisait inconscient sur son lit d'hôpital loin de chez lui, parents et amis attendaient des nouvelles qui s'avérèrent encourageantes. Son excellente forme physique, qui lui avait sauvé la vie, favorisait maintenant son rétablissement. Deux semaines après cet accident cérébro-vasculaire, A.J. bougeait les doigts et soulevait le bras droit en s'aidant un peu du gauche - une démonstration de ce qui lui avait permis de s'en sortir.

A.J. a toujours recherché les défis supplémentaires que la vie tient en réserve. Après avoir obtenu le grade de sergent comme Steward, il quitte l'uniforme pour reprendre du service trois ans plus tard comme technicien de véhicules de la Branche du génie électrique et mécanique. Spécialiste de la course de fond, il vit pour ce roi des sports d'endurance, la course de l'Iron Man (50 kilomètres avec sac à dos et canoë), son esprit et son attitude positive toujours présents. Il lui est impossible de se qualifier pour faire partie de l'équipe olympique canadienne à cause d'une mauvaise grippe. Il ne s'en fait pas pour autant. Il sourit et déclare simplement que «l'Iron Man de la FOS a lieu seulement le mois prochain.»



*Cpl A.J. Ozon qui court le Marathon de la capitale nationale de 1995, une semaine avant l'accident cérébro-vasculaire.*

Son credo semble être le suivant : «passe toujours au prochain défi - ne te laisse pas démonter par l'échec - passe au prochain défi.» C'est ce qui l'a mené à travers son histoire personnelle impressionnante de courses, y compris quatre triathlons Iron Man de la FOS. Ce credo était bien évident encore deux semaines après son accident cardio-vasculaire alors qu'il entretenait ses visiteurs à la cafétéria du Centre médical de la Défense nationale, vêtu d'un T-shirt «Coors Lite 10 k Race», d'un pantalon de survêtement et de ses chaussures de course préférées. L'humour et la vivacité animaient son visage lorsqu'il parlait. Il mêlait farces et jeux de mots sur son état et sur la vie en général aux pensées philosophiques profondes.

«En réalité, ce qui m'arrive a du bon» disait-il, «cela m'a rapproché de ma famille.» Il a aussi été capable de faire face à d'autres obstacles personnels. «C'est quoi le soulagement?» demande-t-il avec un sourire forcé. «Dites à votre mère que vous l'aimez.» Lorsqu'on lui demande comment sa famille prend la chose, c'est d'une voix pleine de fierté qu'il nous dit avec quelle force sa femme Joan a tenu le coup. «C'est une soldate dans toute la force du terme.» Pour A.J., cet accident cardio-vasculaire n'est qu'un autre triathlon. Pas question pour lui d'abandonner en cours de route, même si l'Iron Man de la FOS semble facile par comparaison avec les séances éreintantes de physiothérapie qu'il doit suivre. On lui demandait s'il referait l'Iron Man. «Pas cette année, c'est trop tôt...» Avec le sourire qu'il affichait, il n'avait pas besoin d'en dire plus long.

Quelques semaines après son accident cardio-vasculaire, A.J. marche de nouveau. Le jour où le commandant du 2e Groupe - brigade mécanisée du Canada, le brigadier-général Jefferies, lui

a présenté le trophée de l'athlète de l'année de la FOS, A.J. le salua de son fauteuil roulant. Après la visite, A.J. fit part de ses plans une fois qu'il aurait quitté l'hôpital - il allait se taper une course!

Cet homme remarquable a connu encore d'autres triomphes - la maîtrise des escaliers et les séances marathons sur le tapis roulant. En novembre 1994, il recevait le trophée de l'athlète de l'année des Forces canadiennes. Malheureusement, il y a eu aussi certains reculs comme une autre série d'interventions chirurgicales à la fin de septembre lorsqu'il fut touché par une infection post-opératoire. Il recevait enfin son congé de l'hôpital en novembre 1995.

A.J. est maintenant de retour chez lui à Petawawa, auprès de son épouse et de ses deux enfants. Tout en s'adaptant lentement à une vie normale, il a repris du collier - il travaille au bureau de contrôle de la troupe de maintenance du 2e Régt du RCHA.

Chose plus importante encore, il s'est voué entièrement à relever le moral des Forces canadiennes et à modifier la perception qu'en a le public. Il a mis sur pied un programme dont l'objectif est de redorer le blason de nos soldats canadiens préposés au maintien de la paix - une réputation qui a été ternie par l'agitation particulièrement violente des médias. Il a jeté les bases d'un programme intitulé Young Peace Keeper Challenge Program destiné aux écoles communautaires locales et il a tenu des séances de groupe pour faire valoir la fière attitude et les nombreuses réalisations de nos soldats de la paix à travers le monde. Il accompagne son exposé de photographies prises par les soldats, ainsi que de souvenirs provenant de diverses missions des Nations-Unies dans le monde. Ses démarches ont été grandement soutenues tant par d'autres militaires que par la communauté locale. Les dons qui lui permettraient d'élargir son exposé seraient toujours très appréciés. Vous pouvez les faire parvenir au caporal Ozon (Young Peace Keeper Challenge Program), 2e Régiment, Royal Canadian Horse Artillery, Simonds Barracks, BFC Petawawa (Ontario) K8H 2X3.

Au fil des jours, A.J. conserve le sourire et poursuit son oeuvre. Il ne convient pas de le qualifier «d'Iron Man» parce qu'il a fait le triathlon. A.J. Ozon est d'une trempe bien plus solide que celle du simple fer. ◆

# COIN DU COLONEL COMMANDANT

## OÙ ALLONS NOUS ? QUEL EST NOTRE OBJECTIF ?

*par le col M.C. Johnston*



Les Forces canadiennes ont-elles perdu leur objectif ? Dans cette période de compressions, de stabilité internationale, de l'escalade de l'intensité des opérations de l'ONU et de l'OTAN, du changement des moeurs, des difficultés financières et de l'influence négative de la presse, vous pouvez vous demander si le MDN a perdu son image de marque et s'il semble être dans le désarroi. La réponse à cette question cependant est NON, dans le cas d'une unité de campagne ou d'une base, où règne une forte motivation et où il y a une bonne distribution des tâches. Elle semble être OUI si vous vous contentez de lire ou d'écouter les nouvelles à propos de l'enquête sur la Somalie ou le carriérisme au sein du QGDN.

Que faire pour s'assurer que le MDN ne perd pas ses objectifs nationaux ni son image de marque? Il n'y a qu'une seule réponse à cette question. En fait, le commandant du commandement de la Force terrestre, lieutenant-général Maurice Baril, propose un plan d'avenir pour le CFT pour les prochaines années. Un grand nombre a été mis au courant de ce plan lors d'une présentation intitulée The Army Road Map, faite par le colonel Ron Gillepsie, G4 du CFT, au cours de la conférence Bluebell en septembre 1996. (Cependant l'idée de cet article vient du maj Don Tiller qui m'a posé la question titre à Edmonton, en avril 1996. L'article même est fondé sur une causerie que j'ai donnée aux officiers et adjudants du GEM de la Direction des services techniques à la BFC Gagetown vers la mi-juillet.)

La présentation The Army Road Map brosse un tableau d'une nouvelle organisation des Forces terrestres de la fin du siècle. Elle encourage l'acquisition de nouveaux équipements afin de s'assurer que les Forces terrestres du Canada sont à la pointe du progrès. Mais, surtout, elle exprime clairement l'essence de l'éthique militaire : Devoir, Intégrité, Discipline et Honneur.

Prises à part, ces composantes ne sont qu'une simple notion élémentaire. Réunies, elles nous offrent un objectif afin de nous pousser à être motivés par notre travail en dépit des conditions difficiles, dangereuses et louches dans lesquelles les spécialistes canadiens sont souvent obligés de travailler.

Quand je suis entré dans l'Armée canadienne en 1952, l'éthique Devoir, Intégrité, Discipline et Honneur était la force motrice qui nous a tous motivés. L'épreuve de la guerre l'a définie et les anciens combattants ont veillé à ce que nous l'apprenions et la mettions en pratique.

Mais, au fil des années, nous avons laissé cette éthique nous échapper. Graduellement au début, lorsque les anciens combattants ont pris leur retraite et ont décédé et plus rapidement par la suite, lorsque d'autres pressions sont venues s'ajouter.

Selon moi, il est temps de raviver cette éthique, et de s'y concentrer, premièrement à un niveau inférieur et ensuite à tous les niveaux. Ainsi, les Forces canadiennes pourront changer, réaffirmer leur image de marque, fixer leur objectif et surtout, prouver qu'elles étaient capables de le faire.

Au cours des années qui ont suivi la guerre du Viêt-nam, l'armée des États-Unis était dans le désarroi. Elle a perdu son objectif et a été discréditée à l'échelle nationale. Cependant, à cette époque, les chefs à la base, comme Powell et Schwarzkopf, ont commencé à se concentrer sur les choses essentielles, ont apporté les changements nécessaires, et ont conduit la nation à acclamer l'armée à nouveau.

Nous pouvons suivre leur exemple en inculquant à nos jeunes soldats des instructions formelles sur l'éthique militaire fondées sur le Devoir, l'Intégrité, la Discipline et l'Honneur, et en s'assurant que tout le monde les mettent en pratique.

Arte et Marte. ◆

# LE R.-U. REND HOMMAGE À DES HÉROS CANADIENS

***Texte : Attaché de presse de l'unité, SEME Regiment, R.-U.***

Le mardi 7 novembre 1995, à 11 h, la School of Electrical and Mechanical Engineers, la garnison de Bordon et la banque Lloyds ont tenu une cérémonie au jardin commémoratif de la guerre des Forces canadiennes, à la caserne Prince Phillip.

Le jardin a été grandement amélioré grâce aux bons soins de la succursale de Farnham de la banque Lloyds.

La cérémonie a commencé par un défilé de la garde d'honneur qui devait recevoir le conseiller adjoint de l'armée de terre auprès du Haut-commissariat du Canada, le directeur régional de la banque Lloyds, le maire de Bordon et Whitehill, le colonel de régiment du Corps of Royal Electrical and Mechanical Engineers et le commandant de la garnison.

La REME Corps Band a joué tout au long de la cérémonie, au cours de laquelle un érable à sucre a été planté, une bénédiction a été donnée par l'aumônier de la garnison et une nouvelle plaque a été dévoilée.

Le jardin est situé à l'ancien emplacement de l'église de garnison St. George's. Il avait été présenté à l'origine par le Génie électrique et mécanique terrestre du Canada, en 1985, en souvenir des militaires de l'armée canadienne ayant servi à Bordon de 1914 à 1918 et de 1939 à 1945. ◆




*Première inauguration en 1985. Le col Bruce, col cmdt de la Branche du GEM, dévoile la plaque.*



*Plantation d'un érable lors de la cérémonie de la deuxième inauguration, le 7 novembre 1995.*

# EN SOUVENIR
# DU CPL TIMOTHY MILLS

***par le capt A. Haines***

Le 23 juin 1995, le cpl Timothy Mills a perdu la vie dans un tragique accident de la route alors qu'il se dirigeait vers Fredericton en provenance de la BFC Gagetown. Des membres de la Branche du GEM et du 2e Bataillon du Royal Canadian Regiment 2 RCR ont enterré le cpl Mills avec tous les honneurs militaires, à l'église Wesleyan de Sussex (Nouveau-Brunswick), le mercredi 28 juin 1995.

Le cpl Timothy Ronald Barry Mills s'est enrôlé dans les Forces canadiennes à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), le 4 septembre 1990. Il a reçu sa formation initiale à l'École des recrues des Forces canadiennes, à Cornwallis, puis il a été affecté à Kingston pour y suivre le cours d'électronique orienté vers la pratique (CEOP). Il a ensuite suivi le cours de NQ 3 à l'EGEMFC en 1991. L'année suivante, il a été affecté au 2 RCR. Il a effectué une période de service en Bosnie. Peu après sa promotion au grade de caporal, il a suivi le cours de NQ 5 au début de 1995.

Tout au long de sa carrière, le cpl Mills a été félicité pour sa conscience professionnelle, sa fiabilité dans les situations difficiles et son enthousiasme au travail. Il faisait partie intégrante du peloton de maintenance du 2 RCR, et on le taquinait affectueusement à propos de son tempérament calme. Il nous manquera beaucoup et nous ne l'oublierons pas facilement.



*Le cpl Timothy Mills, un TSCT du 2 RCR.*

Le 2 RCR a apporté un soutien exceptionnel. Le Bataillon s'est mis en quatre pour les funérailles et aussi pour les parents du cpl Mills, qui sont venus d'Angleterre. Le colonel du Régiment a également écrit une lettre à la famille du cpl Mills pour lui offrir ses condoléances. Même si le cpl Mills n'était pas membre du RCR, il était certainement traité tout comme.

Le cplc John Naufft (TSCT) était aussi dans la voiture lors de l'accident. Il a été gravement blessé. Il a reçu son congé de l'hôpital et est retourné au travail, mais il n'est pas encore rétabli. ◆




*Les porteurs du cercueil, à la sortie de l'église.*

*Le peloton de tir.*

# CONFIGURATION DU SYSTÈME DE GESTION DE LA MAINTENANCE (MISE À NIVEAU)

*par le maj S.P. Myers*

Plusieurs d'entre vous savent que le projet de système de gestion des ateliers (SGA) a été annulé le printemps dernier pour céder la place au projet de système de gestion de la maintenance (mise à niveau) (SGM (MN)). Vous savez peut-être aussi qu'un marché a été conclu avec Plann Canada, une société ayant pied à terre à Montréal, pour fournir à tous nos ateliers des copies de Plann Expert, un système commercial informatisé d'information de gestion - maintenance.

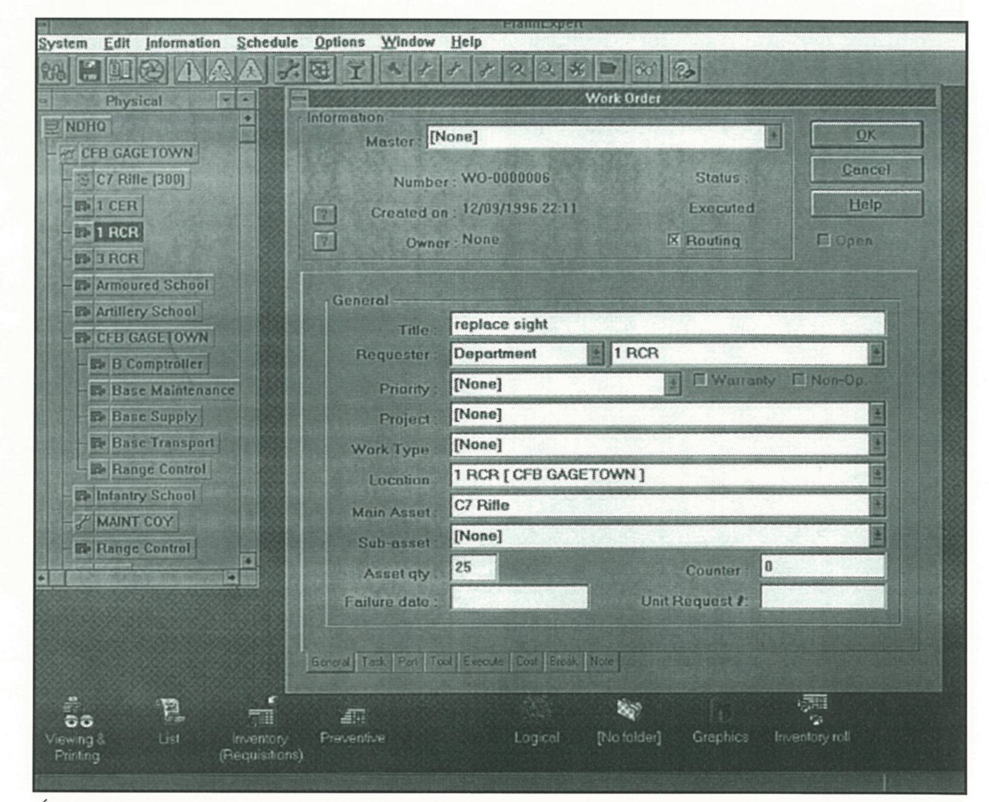
Plann Expert est une application Windows qui permettra aux bureaux de contrôle de mieux connaître et contrôler le travail des ateliers en appliquant de simples techniques de pointage et de cliquage qui permettent d'accéder à des fenêtres «déroulantes». La facilité d'utilisation s'accompagne d'une fonctionnalité accrue (fini les ordres de travail en cinq exemplaires). Le «testament» trimestriel ne sera plus requis car tout le travail sera fait sur un ordre de travail discret. Fini aussi les rapports interateliers car on peut établir des tâches multiples sur un ordre de travail et attribuer chacune des tâches à une section, à une équipe de travail ou à une personne différente. L'ordre de travail est établi, approuvé, planifié et exécuté électroniquement. De plus, la fermeture d'un ordre de travail est plus facile et, dans le cas de la majorité des unités, les rapports requis par Ottawa seront transmis automatiquement par le réseau.

Des copies du logiciel seront installées dans chaque section et l'ordinateur du bureau de contrôle mettra régulièrement les données à jour pour que tous aient l'information la plus récente. Toutes les sections pourront ouvrir et exécuter un ordre de travail. Une fois les sections reliées au réseau, le bureau de contrôle sera en mesure d'effectuer les vérifications pertinentes. Cependant, une section pourra aussi se «débrancher» et fonctionner en mode déployé. Lorsque la section se rebranchera au réseau, la base de données sera mise à jour. Dans le cas des organisations qui doivent fonctionner indéfiniment en ordre déployé et qui n'ont pas accès à une liaison WAN ou à un modem, ils pourront transmettre les disques par la poste.

La comptabilité de la main d'oeuvre sera aussi modifiée. On est en voie de restructurer les codes pour faciliter la comptabilisation des coûts et réduire la confusion. Le travail exécuté pour des unités de l'extérieur, mais non en regard de l'équipement, sera fait sur un ordre de travail et sera imputable à ces unités. Puisque le travail peut être suivi jusqu'à une personne et jusqu'au niveau de rang d'une personne, les ateliers auront suffisamment d'informations précises pour établir un taux de traitement local aux fins d'estimation du coût du soutien et de recouvrement des coûts.

Plann Expert comprend aussi un module Pièces permettant un meilleur contrôle des pièces de rechange et le suivi des fournisseurs commerciaux. Un module de maintenance préventive assurera la programmation et la conduite automatiques des inspections, y compris la comptabilité de la main d'oeuvre, sans qu'il soit nécessaire d'établir un ordre de travail discret.

Étant donné que Plann Expert est une application commerciale, il a fallu faire un certain travail de personnalisation pour inclure toutes les données couramment fournies par la CF1020. Cette personnalisation aura été faite début décembre et sera suivie d'une installation d'essai au laboratoire des SGA de l'EGEMFC durant le mois de janvier 1997. Une fois le logiciel complété, on procédera à la formation. À l'heure actuelle, on envisage de former des instructeurs de tous les éléments des FC (en se fondant tant sur la représentation des commandements que sur les secteurs géographiques). Ces instructeurs pourront alors former le personnel des ateliers lorsque les logiciels



*Écran de la commande de travail du Plann Expert.*

seront installés, même s'il y a d'autres méthodes de formation qui sont actuellement à l'étude avec l'EGEMFC au moment d'écrire ces lignes. Par la suite, on procédera à une installation pilote dans une unité/formation choisie, où le logiciel sera essentiellement rodé en ayant comme objectif de déceler toutes les anomalies tant pour ce qui est du contenu du logiciel que du processus de mise en application. Une fois cela réglé, on entreprendra l'installation à grande échelle de Plann Expert dans tous les ateliers du GEM. On prévoit que la phase de la mise en oeuvre sera terminée à la fin de l'été 1997.

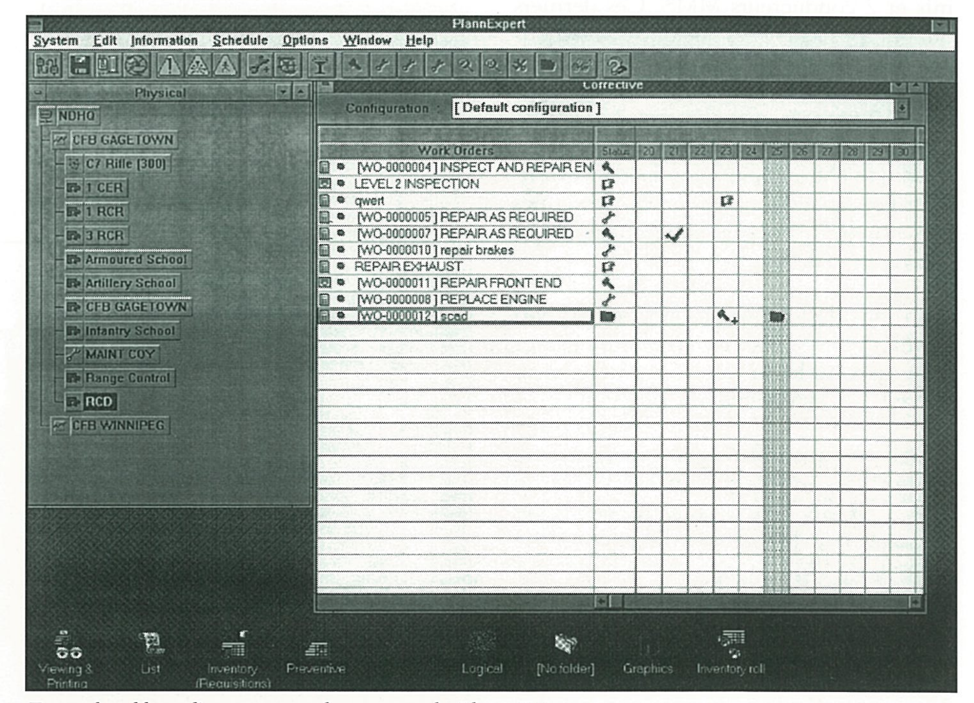
*En bref, il se produit d'importants changements au sein du SMT. Le fait que Plann Expert soit un produit commercial en vente libre signifie qu'il faudra adapter quelque peu le cheminement des ateliers de maintenance.*

Les ateliers du GEM seront aussi dotés d'un deuxième outil. Performa-Ateliers (Performa (A)) est un outil conçu pour que les gestionnaires d'ateliers fassent l'analyse du rendement du point de vue des ateliers. En plus de l'accès en direct aux rapports WM, il y aura une nouvelle capacité de rendre compte. Les indicateurs qui font partie de Performa (A) comprennnent les mesures d'efficacité générale, par exemple la disponibilité opérationnelle et le nombre de visites, les mesures d'efficacité en temps d'immobilisation, les mesures d'efficacité temps/productivité et les mesures d'efficacité coût, comme les taux de traitement. La section SIG (Terre) de la DGGPET procède actuellement à la mise au point de cet outil dont la mise en service dans les ateliers est prévue l'an prochain.

Performa (A) complète l'application de Plann Expert et procurera aux commandants des ateliers le moyen de constater la performance et la capacité de planification à long terme, ce qui leur permettra d'établir les plans précis des futures opérations.

La DGGPET procède encore à la mise au point de deux autres produits logiciels. Il s'agit de Performa - Équipement (Performa (E)) et de Performa - Accès aux données (Performa (AD)). Ces deux outils sont conçus pour aider les équipes de gestion de l'équipement dans leur fonction traditionnelle de GCVM. Performa (AD) permet aux GCVM d'avoir accès aux ordres de travail pour obtenir les données au plus bas niveau. C'est essentiellement un outil d'interrogation de la banque de données (présentement fournie par le SIGMMT; bientôt alimentée par Plann Expert). Performa (E) est un outil qui permet aux sous-officiers supérieurs EMT de déterminer les tendances et d'évaluer les données colligées de l'équipement. Ces deux outils ont été pleinement développés et remise au personnel du DGGPET.

En bref, il se produit d'importants changements au sein du SMT. Le fait que Plann Expert soit un produit commercial en vente libre signifie qu'il faudra adapter quelque peu le cheminement des ateliers de maintenance. Il y aura un changement de culture, plus précisément il faudra passer d'un processus fondé sur plateau d'alimentation de papier à un processus totalement électronique. Cependant, nous sommes certains que la valeur ajoutée de ces outils automatisés sera importante, qu'ils nous permettront d'assurer un meilleur contrôle du cheminement du travail dans un atelier, de mieux juger de la consommation des ressources et de mieux mesurer le rendement. En définitive, le SMT sera dans une position idéale pour ce qui est de gérer et de prévoir les ressources, de fournir les intrants requis pour l'élaboration de plans opérationnels à tous les paliers, tous des procédés qui sont progressivement dévolus à tous les niveaux. ◆




*Ecran de tableau d'avancement des travaux du Plann Expert.*

# OP STANDARD – LA MAINT EN HAITI

*par le capt R.B.P. Bourassa et l'adjum D.M. Richard*

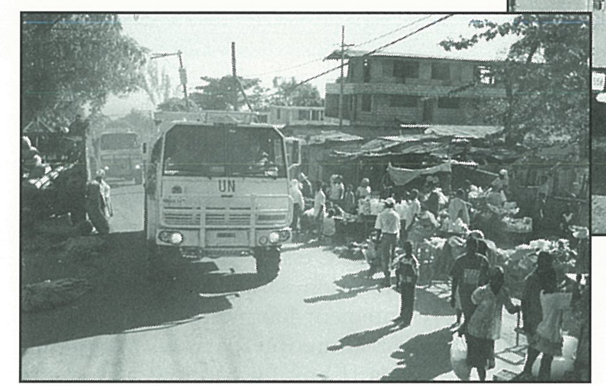


Nous sommes arrivés le 30 mars dernier au bonheur de nos prédécesseurs qui eux retournaient vers leurs proches après 7 mois d'absence. La première étape de notre adaptation fut évidemment la chaleur. À notre départ de Québec le 30 mars 96, nous jouissions d'un beau 10°C, à notre arrivée à Port-au-Prince, un beau 33°C nous attendait accompagné bien sûr d'une quantité industrielle de bouteille d'eau, une gracieuseté du contingent sortant.

Le peloton de maintenance (pon maint) est composé de plusieurs éléments du 1 R22eR Valcartier augmenté de personnel provenant de Comox, Cold Lake, Winnipeg, North Bay, Montréal, Valcartier et Gagetown. Dirigé par le capt Bourassa et l'adjum Richard, le pon maint est divisé en trois sections principales : la section de production, la section auxiliaire et la maintenance du camp. Nous comptons parmi nos 46 militaires, 30 techniciens de véhicules, 2 techniciens d'armement, 2 techniciens en SCT, 3 techniciens des matériaux, sans oublier nos 3 radiotechniciens, 3 techniciens en approvisionnement et bien sûr notre commis et 2 conducteurs MMS. Ces derniers qui ont sous leurs ailes quelque 69 Haïtiens qui effectuent les différentes tâches de la maintenance du camp, telles le nettoyage des toilettes, le remplissage de sacs de sable, le nettoyage des bureaux etc. Nous avons attaché au pon, 2 conducteurs MMS pour la liaison de maintenance, personnes très importantes dans l'engrenage d'une organisation de maintenance.

Non sans de longues discussions, le pon maint a réussi à obtenir, en plus du garage déjà disponible, la moitié du hangar du 408 ETAH, au bonheur de tous.

Notre responsabilité principale est de soutenir les unités suivantes: 3e cie du 1 R22eR de Valcartier, le 4ESR de Gagetown, le 408 ETAH d'Edmonton, le peloton de PM, l'équipe militaire de soutien informationnel ainsi que les différentes organisations du GLCC (Groupe logistique du contingent canadien). La flotte à soutenir va du Iltis à la grue 22 tonnes Krupp, en passant par les

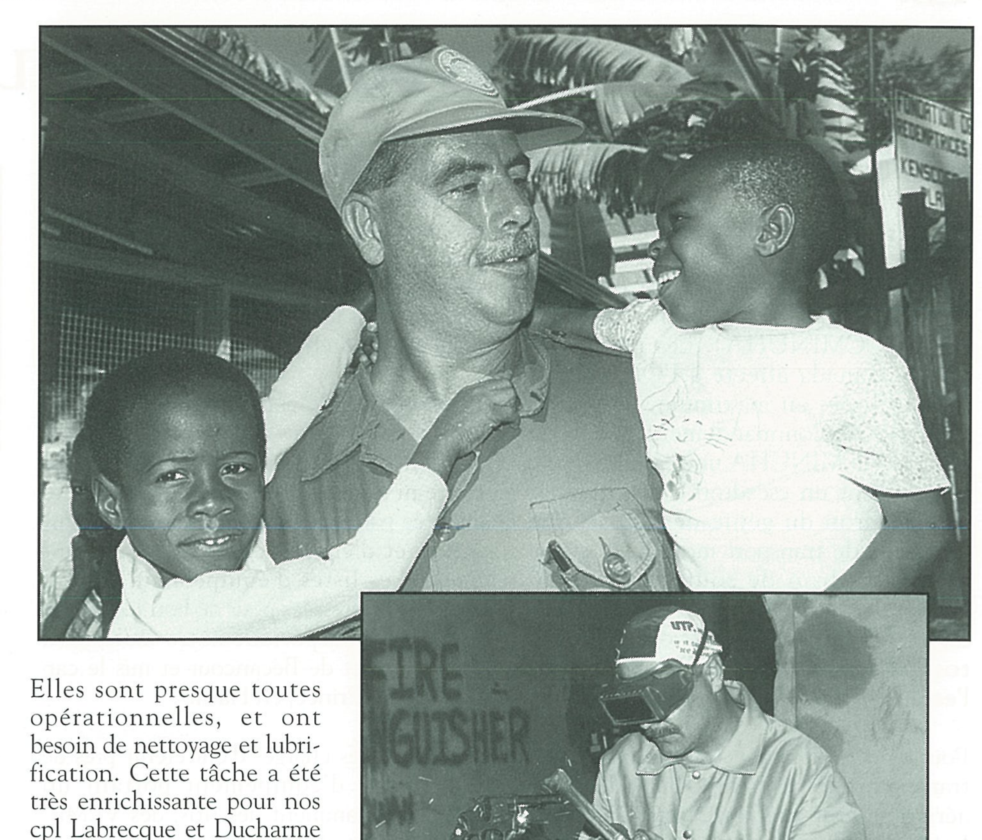



fameux Zettlemeyers, sans oublier les Bisons et bien sûr nos dernières acquisitions : un camion à incendie Oshkosh et un système de vidange de toilettes. Comme tâche secondaire nous faisons la réparation des zodiacs de la police civile attachée à l'ONU.

Nos tâches sont bien différentes les unes des autres, mais elles ont toutes un aspect très enrichissant. Nos appels de remorquage s'avèrent toujours très intéressants. Les rues étant très étroites, réalité à laquelle s'ajoute une circulation toujours sans contrôle, d'innombrables vendeurs qui s'étallent partout sur le côté des rues et des Tap-Tap (taxi) qui vous dépassent à gauche et à droite, chaque sortie devient une aventure et, si le retour se fait sans accrochage et que vous revenez avec vos lunettes soleil et votre montre, c'est un exploit. Nos opérateurs ont tous vite appris que la pièce la plus importante de leur véhicule est le klaxon, car les Haïtiens, malgré une circulation très mouvementée, ne se soucient pas des autres véhicules en marche.

Une des tâches qui fait le bonheur de plusieurs de nos techniciens est le main-





tien des moteurs hors-bord. Selon certains, cette tâche est ingrate surtout lorsqu'arrive le temps de faire l'essai en mer; mais que voulez-vous, il faut toujours quelqu'un pour accomplir ces tâches aussi ingrates soient-elles. Nos véhicules mettent leur système de refroidissement à l'épreuve. Pour la majorité des véhicules, nous ne connaissons pas de véritable problème tant que l'opérateur fait ses premières vérifications qui jusqu'ici s'avèrent quand même pas si mal malgré la petite chanson des opérateurs que nous connaissons tous; en passant, elle a changé, ils nous la chantent en Créôle.

Les routes ici sont en très mauvais état, et Port-au-Prince étant situé dans une vallée, chaque sortie est très dure sur la suspension, les freins et les pneus. Heureusement que pour la majorité des véhicules le système d'approvisionnement répond très bien à nos demandes, les délais sont très raisonnables. Malheureusement nous ne pouvons pas en dire autant pour les pièces de VSLR, qui pour une raison ou une autre ne sont presque jamais disponibles pour répondre à nos demandes.

Encore une fois nos techniciens en SCT doivent jouer aux électriciens. Le cplc Ouellet et le cpl Malenfant tirent très bien leur épingle du jeu, que ce soit dans l'installation d'air climatisé, d'éclairage dans les tentes, de réparation de ventillateur ou bien encore de donner l'électricité à notre personnel à Les Cayes. Ils se tiennent aussi occupés dans la réparation des systèmes de lumières pour la piste d'atterrissage et bien sûr, il ne faut pas oublier la fabrication de rallonges électriques.

Nos techniciens d'armement eux ont présentement en main un projet très intéressant. Ils doivent faire l'inspection de plus de 1500 armes de type UZI, Taurus, Colt T65, M16, AR15, M14, M1, 5.56 Galil etc entreposées au Palais Présidentiel. Elles sont presque toutes opérationnelles, et ont besoin de nettoyage et lubrification. Cette tâche a été très enrichissante pour nos cpl Labrecque et Ducharme ainsi que pour toutes les personnes qui les ont aidés dans leur travail.



Nos techniciens en radio eux sont très occupés par le nettoyage et la réparation des ordinateurs et l'installation de nouvelles radios. Le sgt Bouchard notre expert en la matière s'est fait un ennemi juré ici, le virus de la poussière et de la chaleur. Ils sont aussi très affairés dans la réorganisation du système de télévision sur le camp et la nouvelle radio amateur CDRY, une fois de plus tout est fait pour assurer le bien-être des troupes.

Notre personnel participe aussi à des projets humanitaires. Nous avons terminé le projet de nos prédécesseurs à l'orphelinat Kenskoff, qui était de fabriquer des lits à trois niveaux, afin que ces pauvres enfants puissent avoir le luxe de dormir dans un lit. Notre cplc Choquette a reçu ce projet des mains du cplc Vincent. Pour ceux qui connaissent ces deux individus je n'ai pas besoin de vous dire que ce projet a été accompli avec amour et compassion.

Notre prochain projet sera de donner des cours de techniciens aux mécanos de la Police nationale haïtienne sur l'entretien des bons vieux 5/4 de tonnes dont ils ont pris possession le 30 mai dernier. Pour l'adj Laramée ceci sera j'en suis sûr la chance de mettre ses talents d'instructeur à l'oeuvre.

Pour la plupart ici nous connaissons tous de nouvelles expériences. L'une d'entre elle est arrivée le 15 mai dernier, où le pon de maint a connu une journée très intéressante, agréable et mémorable. La plupart des membres du pon se sont rendus au CLUB MED pour célébrer le 52$^{e}$ anniversaire du GEM. Le capt Bourassa en a profité pour démontrer ses talents dans l'aquagym. Les heureux participants j'en suis sûr se souviendront longtemps de cette journée au Club Med. Malheureusement, comme d'habitude tous n'ont pu participer à cette activité afin que le soutien requis soit donné, même en ce jour de festivité.

De tous ici nous aimerions dire Bravo à nos prédécesseurs pour l'ouvrage accompli, et souhaiter la bienvenue à nos remplaçants.

Arte et Marte. ◆

# OP PIVOT – LE PON MAINT DANS LES ANTILLES!

*par le cplc R. Pettit*

Pour ceux d'entre vous qui ne le savent pas, l'OP PIVOT est menée par le contingent canadien de la Mission des Nations Unies en Haïti (CCMINUHA). Les ressources que le Canada affecte à l'ONU étant déjà utilisées au maximum, le CEMD a chargé le Commandement aérien de fournir à la MINUHA une escadre mixte comprenant un escadron d'hélicoptères, un escadron du génie de l'air et une escadrille de transport moyen, de même que l'escadron de soutien national nécessaire pour appuyer ces éléments dans le théâtre des opérations. Le peloton de maintenance fait partie de l'escadron de soutien national.

Pour former cette nouvelle unité, on nous a transportés de bases du Commandement aérien partout au Canada jusqu'à Saint-Jean (Qué.), où nous avons reçu un entraînement et assisté à des séances de sensibilisation à la culture. La moitié du peloton, qui constituait la seule véritable unité de l'armée se déployant, a pris part à un exercice «de campagne» à Farnham, et le reste du peloton a appuyé l'exercice à partir de la section de maintenance de la base. Après l'entraînement, les véhicules du CCMINUHA ont commencé à arriver. Comme certains étaient en très mauvais état, les réparations ont tenu notre personnel occupé. Et, bien entendu, il a fallu enlever à tous les véhicules leur camouflage en les peignant en blanc et en y ajoutant les inscriptions de l'ONU. Le peloton a accompli un travail remarquable en très peu de temps, ce qui, encore une fois, témoigne de notre faculté d'adaptation. Il a certainement fallu beaucoup d'«Arte» pour préparer le matériel.



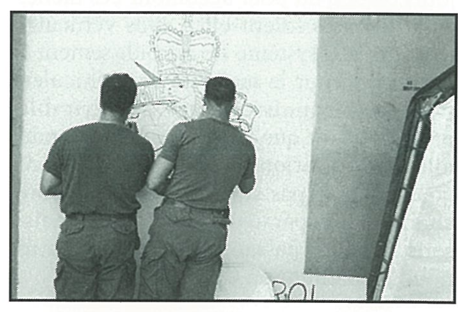

*Le cpl Caughey et le cpl MacDonald installent des bancs dans le 5/4 de tonne de l'ET pour que nous puissions aller à la plage Wahoo.*

La formation de cette unité spéciale n'a pas été facile. Nous avons constitué notre peloton à partir de zéro, sans papier pour écrire ni outillage. Notre tâche n'a pas été facilitée par le fait que le tableau d'organisation et d'effectif changeait constamment. Les listes d'équipement étaient finalement dressées pour de bon le jour où le navire transportant notre matériel a quitté le port de Bécancour et mis le cap sur Port-au-Prince, en Haïti.

Nous sommes chargés d'entretenir près de 300 pièces d'équipement portant un NMFC, notamment des Iltis, des VLMR, des VLLR, de vieux 5 tonnes et, bien sûr, la bête de somme de l'armée, le 5/4 de tonne. Nous sommes également responsables d'une grande quantité d'équipement civil et de matériel lourd du génie. Il semble que nous serons très occupés durant cette période de service, mais nous ne voudrions pas qu'il en soit autrement.

Le Pon Maint du CCMINUHA aimerait profiter de l'occasion pour remercier la section du matériel lourd du service des transports de la base pour sa patience malgré les désagréments que nous lui avons causés, ainsi que la section de maintenance de la base de Saint-Jean de nous avoir apporté une collaboration et une aide exceptionnelles dans nos efforts pour nous rendre en Haïti. Lorsque notre effectif a été réduit, nous avons perdu plusieurs techniciens précieux. Nous vous remercions de nous avoir aidés à nous préparer en vue du déploiement.

L'O Maint est le capt Fraser, de Moose Jaw, le SQMSET est l'adjum Baird, d'Edmonton, et l'officier de



*Le cpl MacDonald et le cpl Price peignent le 5/4 de tonne.*

production est l'adj Lindbeck, de Trenton. Le planificateur est le sgt Payne, d'Edmonton, le commis du SIGMMT est le cpl Sullivan, de Moose Jaw, le s/off des contrats est le sgt Simpson, de Winnipeg, et le responsable des pièces est le cpl Belbin, lui aussi de Winnipeg.

Le groupe de production est divisé en trois sections :

a. La section de réparation de véhicules de première ligne, dirigée par le sgt Lavoie, d'Ottawa, comprend deux sous-sections : l'une est responsable de l'inspection et de l'entretien courant et regroupe le cplc Anders, d'Edmonton, le cpl Anderson, de Greenwood, le cpl Boisvert, d'Edmonton, et le cpl Charron, de Trenton; l'autre s'occupe des réparations et regroupe le cplc Berthelot, de North Bay, le cpl Forman et le cpl Matheson, d'Ottawa, le cpl Miller et le cpl Rehaluk, de Winnipeg, le cpl Parsons, d'Edmonton, et le cpl Tubbs, de Moose Jaw.

b. La section de réparation de véhicules de deuxième ligne, sous la direction du cplc Pettit, de Trenton, réunit le cpl Armagost et le cpl Price, d'Edmonton, le cpl Capp, de Moose Jaw, et le cpl MacDonald, de Cold Lake.

c. La section du matériel auxiliaire, dirigée par le cplc Hollett, de Goose Bay, est divisée en trois sous-sections : armes (cplc Hansen, d'Edmonton), SCT (cpl Mackie, de Trenton) et matériaux (cpl Caughey, de North Bay).

Arte et Marte. ◆

# OP LANCE – LE GEM AU RWANDA

*par le capt J.W. Mutrey*

Juin 1994. Le bruit court au QG et Régt transmissions (QGRT), 1 Div CA, Kingston qu'on se déploie au Rwanda. Le QGRT 1 Div CA est un régiment des communications autonome qui constituait le choix idéal pour la mission au Rwanda. Le commandant de la force de la Mission des Nations Unies pour l'assistance au Rwanda (MINUAR) était canadien et se réjouissait de la possibilité qu'un régiment des transmissions canadien assure les communications de la MINUAR.

## PRÉPARATIFS

Les préparatifs en vue d'une période de service de six mois en Afrique centrale ont commencé. Il y avait beaucoup à faire et peu de temps pour y arriver. Le Groupe d'aide au départ (GAD) du personnel a entrepris sa tâche, et l'équipement a été choisi pour la mission. Il n'a pas fallu beaucoup de temps pour choisir le personnel et l'équipement. La troupe de maintenance du Régiment des transmissions et la section de maintenance de la BFC Kingston se sont mises au travail pour préparer l'équipement en vue de la mission. Le Kenworth, le VLLR, le VLMR, le VUCC et le Grizzly étaient les principaux véhicules nécessaires à la tâche. On a également déterminé l'équipement auxiliaire comme les génératrices, les armes et le matériel optique.

La BFC Petawawa a été choisie comme secteur d'entraînement du personnel affecté à la mission. Les militaires ont fait leurs bagages et se sont rendus à Petawawa pour une semaine complète d'entraînement intensif portant, entre autres, sur les armes personnelles et collectives, les exercices défensifs, la navigation, et les exercices d'embuscade et de contre-attaque. La formation comprenait également des exposés sur les mines, le Rwanda et sa culture, le droit de la guerre, la médecine préventive et le syndrome de stress post-traumatique. Après l'entraînement, le personnel est retourné à Kingston pour se préparer au déploiement.

## DÉPLOIEMENT

Le 17 juillet 1994, le groupe précurseur est parti pour le Rwanda, pays minuscule situé au coeur du continent africain. L'adj Brian Fleming a été choisi pour faire parti du groupe précurseur. À son arrivée à Kigali, capitale du Rwanda, on l'a conduit au stade



*La Tp Maint et une dépanneuse VLLR.*

Amahoro, où résiderait le Régiment pendant les six prochains mois. En regardant l'avant-champ, il découvre ce qu'on pourrait appeler une mine d'or pour le spécialiste de la maintenance. L'armée bangladaise y avait abandonné une cinquantaine de véhicules pendant les violents combats qui avaient fait rage dans la ville. Ils étaient tous inutilisables, mais cela n'a pas arrêté l'adj Fleming. Il a fait le tour du cimetière de véhicules et, avant la fin de la journée, une vingtaine d'entre eux fonctionnaient. Le groupe précurseur était ravi, et chacun de ses membres a obtenu un véhicule, gracieuseté du «GEM EN AFRIQUE».

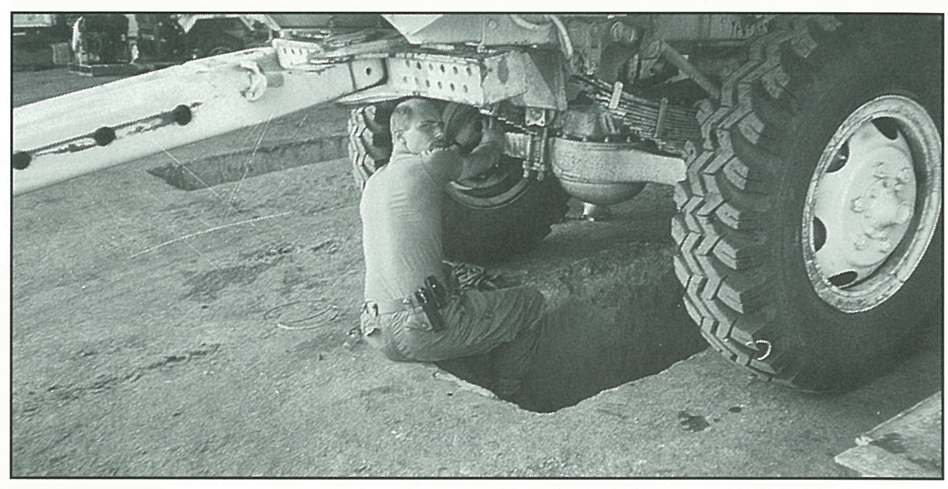
Le groupe principal est arrivé à Kigali le 29 juillet 1994, après une brève escale de deux jours en Ouganda. La semaine suivante a été consacrée au nettoyage du stade et à son aménagement. Environ 15 000 réfugiés y avaient séjourné pendant un certain temps avant l'arrivée du Régiment des transmissions; vous pouvez donc vous imaginer qu'il y avait beaucoup de nettoyage à faire. Le reste du personnel et de l'équipement est arrivé dans le courant du mois d'août.

## TP MAINT

La Tp Maint, composée de 23 personnes, s'est installée à la base logistique qui se trouvait à quelque sept kilomètres du stade.

La Tp Maint était formée des personnes suivantes :

| | |
|---|---|
| O Maint | Capt J.W. Mutrey |
| Adj Trsp | Adj B. Fleming |
| O Contr | Sgt B. Girouard |
| Commis MMS | Cpl Wilson |
| Outillage | Cpl Babcock |
| Dépannage | Cplc Noseworthy |
| | Cpl Trépanier |
| | Cpl Fallowfield |
| | Cpl Strugnell |
| EMR 2e ligne | Cplc Roberts |
| | Cpl Declou |
| EMR 1re ligne | Cplc Robichaud |



*Le cpl Strugnell répare un VLMR avec l'aide du bras extensible VLLR.*

| | |
|---|---|
| | Cpl Geddes |
| EMR $1^{re}$ ligne | Cpl Cyrus |
| | Cpl Leblanc |
| EMR $1^{re}$ ligne | Cpl McNeill |
| | Cpl Durette |
| EMR SCT/armes | Cplc Strong |
| | Cpl Burton |
| EMR SCT | Cpl Burns |
| EMR TEC GE/Elec | Cpl Mandigo |
| | Cpl Fanjoy |
| EMR Mat | Cpl Wolf |

La section disposait de cinq aires de travail protégées contre le soleil, la pluie et les éclats de mines qui explosaient parfois à quelque distance du secteur de maintenance. Ce dernier comportait une salle d'outillage, une aire pour les pneus, un entrepôt de PP et une cantine. L'installation était très confortable.

## ANECDOTES

Les EMR effectuaient chaque mois des tournées de maintenance dans tous les détachements extérieurs pour s'assurer du bon état opérationnel du parc. Notre personnel a donc eu l'occasion de voyager aux quatre coins du pays et de vivre des moments excitants. Je suis persuadé que les spécialistes de la maintenance qui s'y trouvaient vous raconteraient volontiers quelques-unes de leurs histoires. Voici un aperçu des événements qui se sont produits là-bas.

Notre personnel a souvent dû faire face à des soldats de l'armée patriotique rwandaise qui érigeaient des barrages routiers dans tout le pays.

Pendant les premières semaines, avant l'arrivée de notre matériel de dépannage, le sgt Girouard et le cplc Roberts ont emprunté un M578 d'un entrepreneur rwandais et récupéré un VLLR à un endroit situé à plus de 80 km de Kigali.

À une autre occasion, le cplc Noseworthy, le cplc Trépanier, le cplc Roberts et le cpl McNeill traversait le pays pour récupérer un VBP lorsqu'ils sont arrivés sur les lieux d'un accident. Leur intervention immédiate et précise a sauvé la vie de deux civils se trouvant bloqués dans un véhicule qui avait capoté.

Une opération dont on se rappellera pendant longtemps est l'OP PRIMUS (patrouilles de reconnaissance dans le secteur deux par le Régiment aéroporté), appuyée par un détachement de maintenance dirigé par le cplc Noseworthy. Vous devrez demander aux membres de son équipe de vous fournir les détails.

La troupe a également prêté son assistance à quelques-uns des orphelinats que le Régiment des transmissions avait adoptés.

Du côté de la détente, l'unité avait tout prévu pour aider à atténuer le stress accumulé dans le théâtre des opérations. Il y avait un couvent désert à Kigali, où les militaires pouvaient se reposer. Nous pouvions aussi aller à Nairobi pour des permissions de 72 heures. De plus, les soldats avaient droit à une indemnité de transport en congé (ITC) leur permettant de passer quelques temps avec leur famille ou leurs amis durant la période de service.

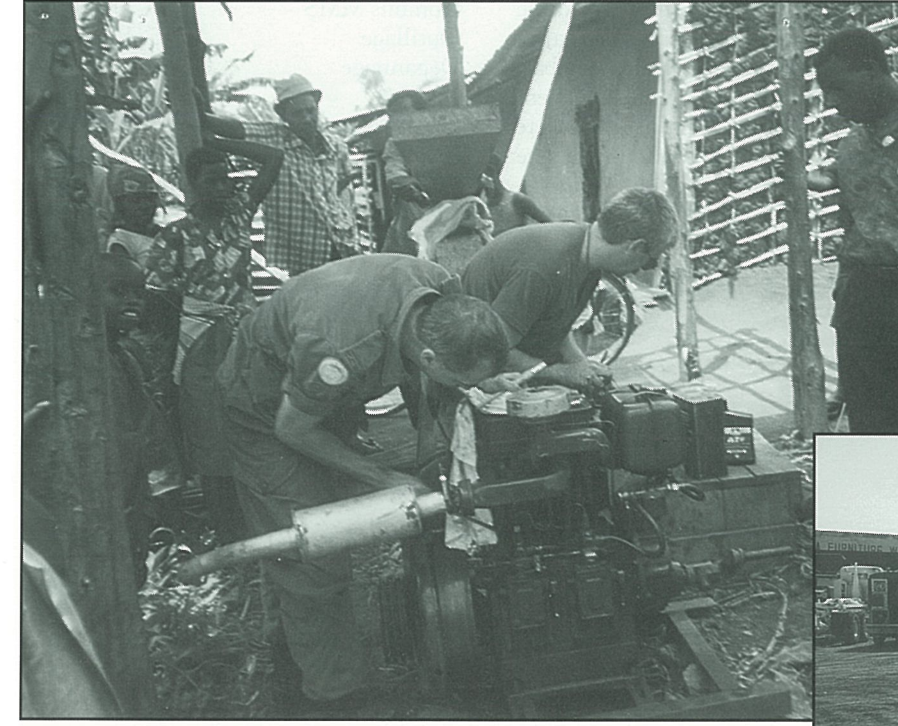
Pendant les fêtes, la D Pers A a envoyé un groupe d'artistes au Rwanda pour divertir les troupes. Les soldats ont vraiment aimé le spectacle. Bravo!

## RETOUR AU CANADA

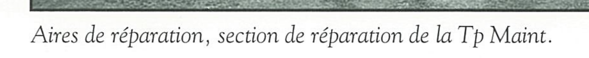
Juste après Noël, les préparatifs du redéploiement au Canada étaient en cours. Le matériel a été emballé, et les véhicules ont été préparés en vue du mouvement routier depuis Kigali, au Rwanda, jusqu'à Kampala, en Ouganda, où ils devaient être chargés à bord d'un train et transportés à Mombassa, puis expédiés par navire à Montréal.

Nous avons passé trois jours en Ouganda avant de prendre l'avion pour rentrer au Canada. Nous avons fait escale en Italie et en Égypte. Les soldats ont crié «hourra!» lorsque l'avion s'est posé à Trenton. Nous avons ensuite été transportés par autobus à Kingston et étions dans nos foyers vers 1 h du matin.

C'est bon d'être chez soi! ◆



*L'adj Fleming et le sgt Girouard réparent un moteur diesel pour aider une petite localité à faire fonctionner son moulin à grains.*



*Aires de réparation, section de réparation de la Tp Maint.*

# RÉCUPÉRATION AU RWANDA

## LE CPLC NOSEWORTHY REÇOIT UNE MENTION ÉLOGIEUSE DU CEMD

*par le lt R.E. O'Connor*

Le 11 décembre 1995, le cplc Rick Noseworthy de la cie maint du 2 Bon Svc recevait la mention élogieuse du CEMD pour ce qu'il a fait sur les lieux d'un accident au Rwanda.

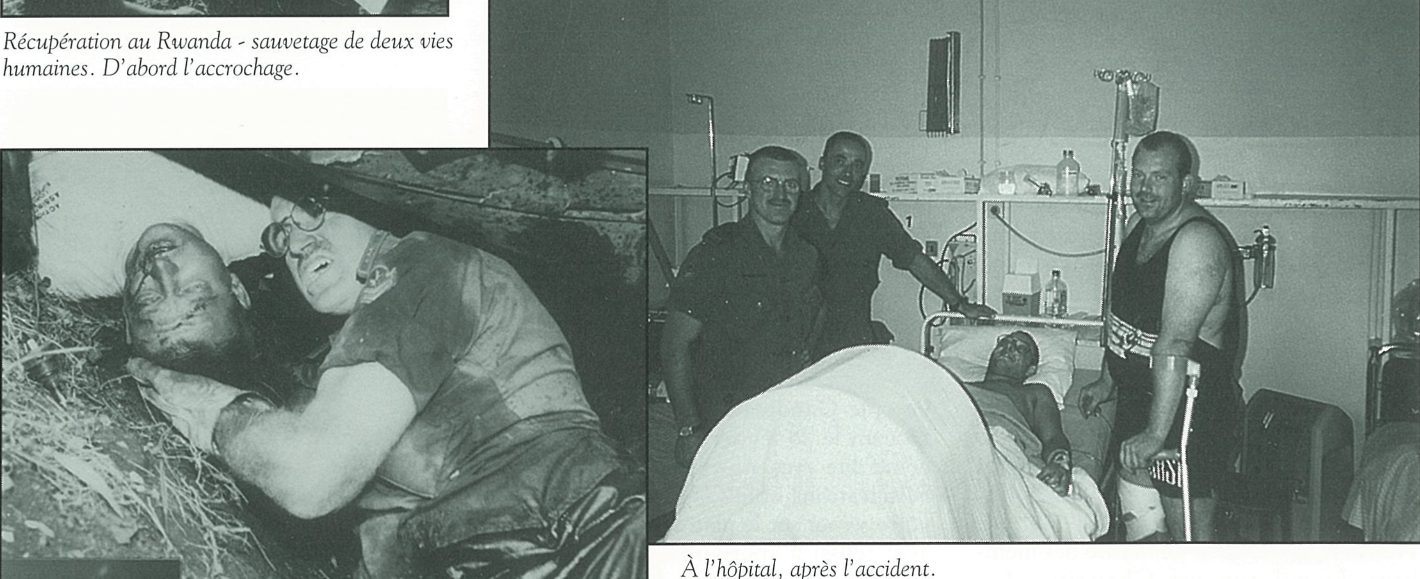


*Le cplc Noseworthy reçoit la mention élogieuse du CEMD présentée par le maj. R.T. Pollen, cmdt p.i.*

Le tout s'est produit alors que le cplc Noseworthy était en déploiement au Rwanda dans le cadre de la MINUAR en 1994-1995. Le cplc Noseworthy était chef d'équipe à bord d'un véhicule lourd de dépannage VLLR qui est arrivé sur les lieux d'un accident. Un camion de modèle commercial de trois tonnes s'était renversé dans un fossé de drainage. Le conducteur et le passager étaient pris à l'intérieur du véhicule. Tous les deux étaient grièvement blessés. Le conducteur présentait des symptômes de choc grave et d'hémorragie interne. Sans perdre de temps et en faisant preuve de débrouillardise, l'équipe conduite par le cplc Noseworthy entreprit de procéder au sauvetage du passager. Durant les manoeuvres de récupération, le cplc Noseworthy risqua sa vie à maintes reprises en rampant sous le véhicule en équilibre précaire pour en dégager le passager et le conducteur qui s'y trouvaient, tout en les calmant et en les réconfortant de sa présence. Grâce au sang-froid, à l'initiative, au courage et à la conscience professionnelle du cplc Noseworthy, le sauvetage s'est déroulé rapidement, ce qui a permis de prodiguer rapidement les premiers soins aux blessés qui risquaient de mourir. ◆



*Récupération au Rwanda - sauvetage de deux vies humaines. D'abord l'accrochage.*



*À l'hôpital, après l'accident.*

*Le cplc Noseworthy sous le camion.*

# L'ESPRIT DU GEM AU MOYEN-ORIENT

*par la capt N. Brely*

En débarquant de l'avion à Tel-Aviv, sa présence se fait sentir. Déjà, l'EMR affiche fièrement ses couleurs et opère selon ses valeurs. Mais c'est vraiment en arrivant au camp Ziouani sur le plateau du Golan, que l'esprit du GEM se concrétise.

Le Contingent canadien de la Force d'observation des Nations Unis pour le désengagement. (CCFONUD) est situé principalement au camp Ziouani. A l'heure actuelle, la mission compte quelque 215 militaires canadiens venant de tous les coins du pays. Le mandat du Contingent canadien est de fournir une unité de souties logistique (transport, approvisionnement et maintenance) et de communication à la mission. Deux autres contingents : autrichiens (AUSBAT) et polonais (POLBAT) fournissent les unités d'infanterie.

Les 31 personnes formant le peloton de maintenance sont habitées par l'Esprit du GEM. En plus des métiers traditionnellement sous l'emblème du GEM, on retrouve ici quelques techniciens en approvisionnement, en radio et en réfrigération. Cet heureux mélange semble faire des prodiges. Tous font honneur au défi que représente cette mission surtout sur le plan technique. Quel que soit le métier des individus à l'intérieur du peloton, on retrouve ici de l'équipement et des véhicules qui en sont ou à leur troisième vie, ou bien d'origine étrangère à ce qu'on retrouve au Canada.

Ici, on découvre la vrai signification de l'expression «Max-Flex». Il n'est pas étrange de retrouver des techniciens en système de contrôle de tir en train de réparer fièrement des machines à laver ou des techniciens en armement en train de réparer des bicyclettes, en plus de leurs responsabilités. Le haut niveau de professionnalisme des hommes et femmes de ce peloton est bien apparent.

Preuve tangible de la flexibilité des membres du peloton est Christine. Un véhicule des années 50, ayant beaucoup d'années de service derrière lui, qui a vu bien des techniciens du GEM lui refaire une beauté. Grâce à leur bon travail et à leur persévérance, Christine fonctionne toujours et démontre sa gratitude en rendant de nombreux services à la maintenance. Merci Christine!




*CCFONUD Peloton de maintenance - fév 1995 à août 1995.*

L'omniprésence du GEM est évidente à travers tout le camp. Le parc Larose est un terrain de balle qui a été dédié à la mémoire du cpl Gregory Larose, technicien de véhicules, décédé lorsqu'il faisait partie de cette mission en 1993. Les couleurs de la Branche sont affichées en son honneur et le parc immortalise ce mécanicien.

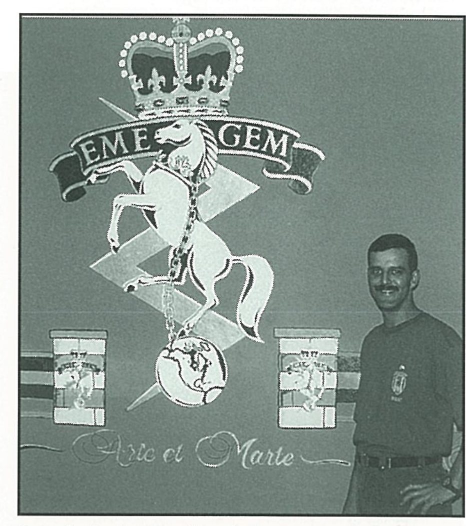
Mais comment illustrer cet Esprit du GEM qui semble hanter le camp Ziouani, et inspirer tant de professionnalisme aux gens qui en sont habités? Comment identifier cette présence abstraite? La solution a été trouvée par le cplc André Gaudreault. Oui, le cplc Gaudreault a réussi à apprivoiser et immortaliser l'Esprit du GEM. Trois murales illustrant l'emblème de la Branche et le travail des membres du peloton de maintenance seront à jamais l'inspiration des gens affectés à cette mission. De sa propre initiative, pendant ses temps libres, il a mené à bon terme cette prouesse et tous lui en sont reconnaissants.

Le cplc Gaudreault est arrivé au camp Ziouani le 28 février dernier et pouvait à peine dire «yes, no et toaster» en anglais. Félicitations cplc Gaudreault! pendant votre séjour sur le plateau du Golan, vous avez réussi à apprivoiser une deuxième langue et à immortaliser l'Esprit du GEM au sein de la mission qui inspirera sans aucun doute tous ceux et celles qui serviront ici dans le futur.

La liste est sans fin. Chaque rotation amène du sang nouveau et de l'énergie inépuisable, essentiels à la continuité du service hors pair fourni par le peloton de maintenance. Le 24 août voit partir un autre groupe qui a laissé sa marque. Le peloton se voit enrichi d'un nouveau bar dans le patio extérieur qui a été construit grâce à la coopération et au bon travail du cplc Gary Barcier, du cplc André Gaudreault et du cpl Eric Gosjborn. Merci! Grâce à vous, bien des vendredis soirs seront appréciés par les membres du peloton, et c'est sous les couleurs de la Branche qu'ils le feront.

Sur ce, il est temps de vous quitter en citant la nouvelle devise des membres du peloton de maintenance du camp Ziouani. Cette rotation voit également partir les hôtes du Prix du marteau hebdomadaire, «The James Brothers», et ils nous ont fait remarquer que, vue la nature hétérogène des métiers à l'intérieur du peloton, nous devrions simplement vous dire :

«VINI, VIDI, VINCI'»
ou veulent-ils citer la devise des signaleurs :
«VELOX VERSUTUS VIGILANS»?
Je ne sais pas. Moi j'ajouterais à tout cela :
«ARTE ET MARTE». ◆




*Le cplc André Gaudreault devant une de ses murales dans le bureau de l'officier de maintenance.*

# ACCIDENT D'UN 15 TONNES KENWORTH

*par le cpl M. Lapointe*

Le convoi de 22 véhicules, en direction de Visoko (CANBAT 2), est prêt à partir. Le cpl Lepennec et moi (cpl Lapointe) avions préparé la veille notre remorqueuse 10 tonnes et notre équipement pour ce convoi qui pour moi est le premier. Nous espérons que tout se passera pour le mieux et qu'il n'arrivera rien de sérieux. Nous avons très hâte de partir. C'est le 9 avril 1995.

Le départ est donné par le commandant du convoi, le sgt Tremblay, à 5h. Il fait encore nuit mais le soleil ne tardera pas à se lever. Une belle journée s'annonce en perspective. Tout va très bien jusqu'à la première halte. Quelques vérifications de routine sur nos véhicules et nous repartons aussitôt. Le sgt Tremblay nous annonce en route qu'il faudra prendre avec nous trois camions de plus qui nous attendent à la frontière croate et bosniaque.



La frontière est en vue. Les trois camions prévus passent devant. Nous arrêtons pour manger un peu et nous enfilons notre veste antiballes. Nous partons de nouveau et franchissons la frontière. Tout va très bien. Jusqu'à présent rien ne nous arrête. Pas si mal pour un convoi qui compte maintenant 25 véhicules.

Il est présentement 11 h 30. Nous sommes à proximité de la ville de Jablanica. Une longue pente à descendre avec un virage assez prononcé vers la bas et nous y sommes. Mais, malheur! Tout allait trop bien. Un chauffeur nous annonce que le troisième véhicule, un 15 tonnes Kenworth, a versé sur le côté dans le bas de la pente.

Vite, l'ambulance Bison dépasse le convoi arrêté, nous la suivons avec le commandant adjoint, le cplc Besmargian. Le camion est dans une fâcheuse position. Ouf! le chauffeur est sain et sauf. Quelques égratignures rien de plus. Heureusement la remorque avec le conteneur qu'il tirait n'a pas versé.

Nous nous empressons de détacher la remorque et de relâcher les freins manuellement pour pouvoir la dégager de la route. La population commence déjà à s'amasser et la circulation est arrêtée. Il faut absolument faire un passage pour laisser circuler le convoi et les véhicules civils.

Le 15 tonnes est complètement en travers du chemin. Nous y accrochons notre câble par l'arrière et le tirons sur le côté, parallèle à une clôture. Un 10 tonnes passe devant et attache la remorque; le reste du convoi suit pour poursuivre sa mission.

L'espace est très restreint. Il y a une petite falaise à gauche et la clôture à droite. Nous pouvons seulement manoeuvrer à l'avant et à l'arrière du camion. La palette avec le conteneur s'est décrochée du camion à l'arrière mais est solidement retenue à l'avant contre le mât et le crochet du système de levage hydraulique. On doit maintenant trouver un moyen d'enlever le conteneur réfrigérant afin de remettre le 15 tonnes sur ses roues.

Nous essayons de tirer le conteneur vers l'avant, vers l'arrière mais rien n'y fait. La population devient de plus en plus impatiente. Il faut laisser passer les véhicules dans les deux directions et ce, à chaque tentative. Les autorités civiles se chargent de cette tâche.

Soudain le sgt Tremblay, qui est demeuré avec nous, nous annonce qu'une dépanneuse d'un camp Malaysien situé à proximité va venir nous donner un coup de main. Elle arrive enfin après quelques minutes d'attente. Nous discutons de la situation, échangeons des idées, des initiatives sont prises (utiliser un point d'encrage entre dépanneuses, tirer le conteneur de gauche à droite, bouger le camion...) mais en vain. La palette est trop bien ancrée au levier.

«Nous n'avons pas le choix», me dit le cpl Lepennec, «il faut couper le crochet du levier». À l'aide de la scie circulaire à essence que nous avons toujours avec nous par précaution, le cpl Lepennec coupe le crochet sous les yeux surpris des Malaysiens.

Il est maintenant 18 h 30. Après de nouveaux essais infructueux, nous décidons d'arrêter pour nous reposer et avaler quelques sandwichs car nous n'avions pas dîné. Pendant ce temps, un véhicule blindé arrive de Visoko offrant de la protection.




Nous entreprenons un dernier essai, plaçant deux crics hydrauliques entre la palette et le levier afin de la dégager. Ça y est, elle bouge, mais pas suffisamment pour passer l'extrémité du crochet coupé.

Presque à court d'idées, cpl Lepennec saute dans la dépanneuse pendant que j'y attache une chaîne. C'est maintenant ou jamais. "Allez vas-y, tire". Super! la palette finit enfin par se dégager. Maintenant il s'agit de traîner la palette et son conteneur hors du chemin et la relever à l'aide du mât hydraulique.

Vient le tour du camion que nos amis malaysiens ont tiré en travers du chemin. Le cpl Lepennec attache une chaîne au châssis près du moteur pendant que nous déroulons du câble. J'actionne le levier alors que les Malaysiens tendent le leur. «Attention, on y va». Le mastodonte commence lentement à se redresser et soudain retombe sur ses roues dans un énorme fracas à notre grande joie. Il ne reste plus qu'à le fixer solidement à notre dépanneuse pour l'emmener au camp malaysien qui, en passant, nous offre son hospitalité.

Nous arrivons au camp à 23 h 30. Nous stationnons le camion après 12 heures de travail acharné, contents et surtout fiers d'avoir réussi le premier remorquage majeur de notre carrière. Nous n'oublierons pas de si tôt cette journée du 9 avril 1995. J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier tous les membres du 5e Bon Svc qui nous ont aidé lors de cet accident. ◆

# PROJET DE CONVERSION DU BISON EN AMBULANCE

*par le lt S.D. Campbell*

Tout le monde s'accorde à reconnaître que, depuis quelques années, la participation du Canada aux missions de l'ONU a considérablement augmenté, certains militaires ayant effectué trois périodes de service ou plus au cours des cinq dernières années! L'un des principaux facteurs qui contribuent au maintien du moral pendant ce genre d'opération est la certitude que les forces armées peuvent assurer un soutien médical là où il le faut et quand il le faut. C'est ainsi qu'est née l'ambulance Bison, un véhicule blindé léger, tous terrains, rapide et amphibie qui peut transporter quatre blessés et qui est équipé de tout le matériel médical pour les maintenir en vie.

L'ambulance Bison peut venir à bout des accidents de terrain qu'on rencontre souvent sur le champ de bataille, et elle peut certainement le faire dans l'ex-Yougoslavie. Sa stabilité, son âge relativement jeune et son bon dossier de maintenance font du véhicule Bison un excellent choix pour la conversion en ambulance. Il peut atteindre une vitesse maximale de 130 km/h et couvrir une distance d'environ 600 km.

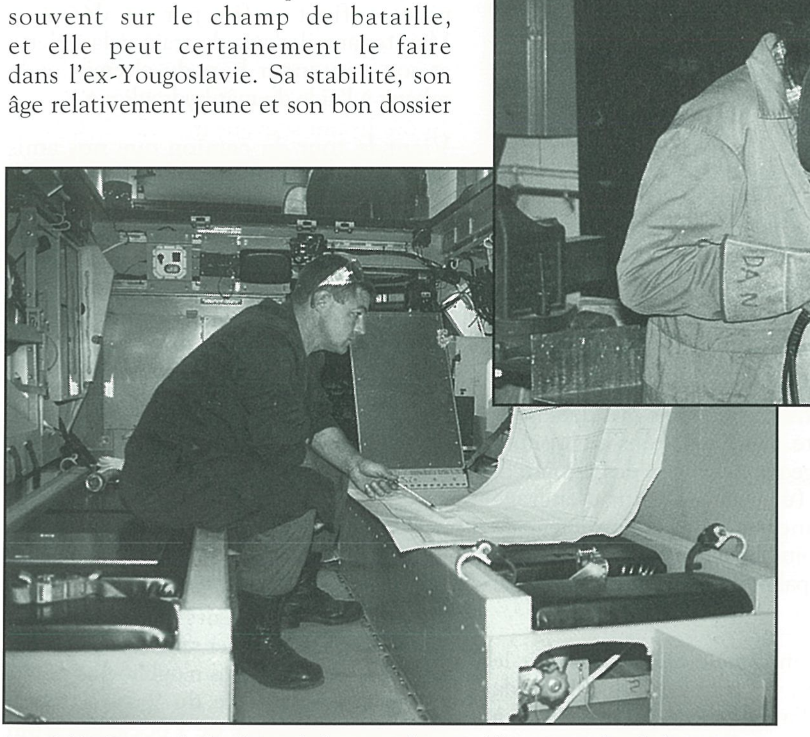
En 1992, le CETT était chargé de convertir le Bison en ambulance mais, à cause de sa fermeture en 1994, c'est le 2[e] Bataillon des services qui a pris la relève à la fin de mai 1995.

La tâche consistait à convertir en ambulances six Bison transporteurs de section d'infanterie, en prévision de COP COBRA. Ce nombre a ensuite été porté à 11 (cinq ambulances blanches pour l'OP HARMONY et six vertes pour l'OP COBRA).

*« L'ambulance Bison peut venir à bout des accidents de terrain qu'on rencontre souvent sur le champ de bataille, et elle peut certainement le faire dans l'ex-Yougoslavie. »*

L'équipe du projet Bison regroupait tous les membres de la section des matériaux de la compagnie de maintenance, soit 14 militaires et quatre civils. Nous avons obtenu une aide précieuse du peloton d'électronique pour installer le câblage électrique. Nous avons également emprunté du personnel du peloton de véhicules et de dépannage et du groupe avancé de réparation pendant les deux dernières semaines du projet pour nous aider à installer l'équipement à bord des Bison. Nous avons aussi pu compter sur les connaissances et l'expertise techniques de l'adj Ramsay, de la BFC Kingston, qui avait travaillé dans le cadre du projet Bison au CETT en 1992.

*Un soudeur civil, Dan Sehn, soude l'une des nouvelles installations de l'ambulance Bison.*



*Le cplc R. Carr étudie le schéma du banc qui doit être fabriqué pour l'ambulance Bison.*




*L'équipe de projet (de g. à d.) : le cpl J. McLeod, 441; le cplc R. Carr, 441; le cpl D. Cassel, 441; le cpl R. Brown, 441; le cpl T. Greening; le cpl D. Joudrey, 441; le sgt G.B. Biggar, 441; le cplc R.J. Thompson, 441; le sgt Farris, 432; le sgt H.J. Bransfield, 441; le cpl C. McCullough, 432; le cpl M. Pisio, 433; le cplc Robinson Vincent, 433; le cpl R. Laflèche, 431; le cpl J. Beddows, 433; le cpl S. McNabb, 221; et le cpl R.A.J. Teno, 441.*

*Sont absents de la photo : M. J. Clouthier, machiniste; M. T. Wiesenberg, machiniste; M. D. Sehn, soudeur, M. K. Jones, soudeur; M. R. Prince, peintre-tôlier; M. B. Mathieu, peintre-tôlier; M. J. Blimkie, peintre-tôlier; l'adj Ramsay et le lt Campbell.*

Pour exécuter le projet de manière plus efficace, et ainsi éviter les longues files d'attente aux machines et ne pas se marcher sur les pieds, nous avions deux quarts de travail de sept personnes chacun. En outre, le projet a fourni aux techniciens des matériaux une excellente occasion d'actualiser leurs connaissances des schémas et leur a permis de s'exercer amplement à manier les soudeuses.

Il a fallu quelque 162 heures pour convertir chaque véhicule, la plupart des travaux étant accomplis par les techniciens des matériaux. On a d'abord mis de l'ordre dans la liste de pièces et dans la boîte de plans qui provenaient du CETT. Lorsque nous avons reçu les Bison, nous en avons complètement vidé l'intérieur. L'équipe a fabriqué des supports, des tablettes, des boîtes et des sièges entièrement à partir de plans. Les installations ont nécessité de nombreux travaux de tôlerie et de soudure. Grâce au projet, les techniciens des matériaux ont pu mettre à profit leur talents de menuisiers et de rembourreurs pour fabriquer les bancs. L'équipement a ensuite été installé avec le matériel médical et électrique.

L'équipe a dû résoudre de nombreux problèmes attribuables notamment au fait que la liste de pièces était incomplète et que certaines pièces n'étaient plus disponibles. Le projet a été ralenti, soit parce que des fabricants locaux étaient incapables de produire les pièces requises, soit parce que le service d'approvisionnement ne pouvait nous procurer les pièces dans les délais voulus. Par exemple, les Bison nous ont été expédiés avec des pneus Michelin XL plus étroits au lieu des pneus Michelin XML plus larges. Le service d'approvisionnement n'en avait pas en stock et il nous en fallait 64. Grâce à l'aide de la DMVG, les nouveaux pneus nous ont été envoyés directement du fabricant aux États-Unis.

Pendant trois mois, les membres de l'équipe se sont consacrés exclusivement au projet de conversion des véhicules Bison. Ils ont souvent travaillé de longues heures, jour et nuit, dans une chaleur étouffante. Ils méritent d'être félicités pour leur dévouement et les excellents résultats qu'ils ont obtenus.

*Note de la rédaction : Le matériel d'ambulance que le CETT avait conçu et aménagé au cours d'une période de deux mois, vers la fin de 1992, sous la direction du capt P. Borman, chargé de projet, avait reçu un accueil très favorable de la part des médecins en Somalie. Ce modèle a servi de base au projet de 1994 décrit dans cet article. Les deux projets ont valu au CETT le prix du DGGTM de 1994. Concevoir, fabriquer et entretenir, le GEM fait tout cela!* ◆

# LA FLOTTE – DU BLANC AU VERT:

## LE GEM : CHAÎNON DE PREMIÈRE IMPORTANCE DE LA TRANSITION DE L'ONU À L'IFOR

Peleton de maintenance roto 6 CANLOGBAT (fourni par le 1 bon svc)

*par le capt E.J. Herbert*

L'annonce du maintien du CANLOGBAT sur le théâtre des opérations afin de permettre à l'IFOR de s'installer, présente deux grands défis pour les spécialistes de la maintenance - peindre en vert OTAN les véhicules blancs de l'ONU et continuer de faire rouler, de la Croatie jusqu'en Bosnie, les véhicules de transport de conteneurs maritimes.



*À mi-chemin, la transformation de blanc à vert.*

Nous mettre à l'oeuvre - voilà le problème majeur. Le QGDN a hâte de faire l'essai des nouveaux pistolets à peinture HVLP (haute vitesse et basse pression) et des nouvelles machines à décaper à la soude, et nous nous préparons à peindre quelque 400 véhicules et remorques. Notre adversaire le plus redoutable : le temps! Il nous faut élaborer un plan pour que le tout soit terminé le 7 janvier 1995 - à temps pour le départ du CANLOGBAT du Canada prévu le 15 janvier. Notre équipe de 40 spécialistes n'a que trois semaines pour mener ce programme à terme! En même temps, il faut assurer le transport des conteneurs maritimes et le mouvement des véhicules jusqu'au nouvel emplacement de l'IFOR à Velika Kladusa dans la région de Bihac en Bosnie-Herzégovine, c'est-à-dire à des kilomètres de routes semées d'embûches au nord de notre position à Sibenik en Croatie. Il nous faut donc opérer en convois, ce qui nécessite le soutien des véhicules de dépannage et de nombreuses réparations aux véhicules essouflés. Il faut compter sur l'ingéniosité des spécialistes du GEM pour réparer ces véhicules, car la plupart des pièces essentielles sont loin, dans des conteneurs qui n'ont pas encore pris la route. Ce n'est définitivement pas le travail ni les défis qui manquent!

Vient ensuite le problème de se mettre vraiment à l'oeuvre. Notre tec mat, l'adjum Sutherland, met sur pied deux chaînes de peinture fonctionnant simultanément pour faire le décapage à la soude et le sablage, le lavage, le masquage, la peinture, le séchage, le démasquage et les retouches. On envoie la liste des fournitures requises au DARET. L'adjum Chartrand et le capt Fullerton coordonnent l'acquisition et la livraison à Trenton des matériaux demandés. Les chaînes de peinture sont rapidement mises sur pied dans le hangar. Cependant, on ne reçoit ni pistolet à peinture ni machine à décaper à la soude car Trenton éprouve des problèmes de charges de vol et nous en sommes réduits à attendre le matériel. Le 19 décembre, comme rien n'a encore été peint, nous devons trouver une solution temporaire. Nous passons chez notre «Batiste Touche-à-tout» de Sibenik, Johnny Rocket. C'est lui et un autre entrepreneur de Split qui nous donnent le premier coup de pouce. Quoi qu'il en soit, tandis que nous attendons l'arrivée de notre matériel, le gros du travail incombe aux spécialistes de la maintenance. Nous sablons à la main autant de véhicules que nous pouvons. La première journée, nous terminons le sablage de 13 véhicules!

> *«Maintenir les véhicules du convoi et le MM en bon état tient du défi. Les réparations et les récupérations difficiles sont notre pain quotidien durant les périodes actives de transition.»*

Le matériel commence alors à arriver en petites quantités à bord des vols de soutien. On a la machine à décaper et le décapant - une substance moins abrasive que le sable et très efficace pour atteindre les endroits difficiles et dégrossir rapidement les surfaces. C'est

un chaînon de première importance pour terminer rapidement le projet de peinture. On nous fait plusieurs offres intéressantes pour le décapant. Entre autres choses, Johnny Rocket veut l'utiliser pour faire disparaître les tâches de pollution de la cathédrale de Sibenik (le composé n'est pas aussi doux que ça!!). C'est vraiment une arme mortelle entre les mains des cpl Jake Laplante, Lloyd Mercer, Dave Horness, du cplc John Fraser et de nos fréquents «spécialistes» invités comme l'aumônier Marche. Les véhicules une fois décapés passent à d'autres étapes de préparation, y compris le lavage et le masquage. De plus, nos préparateurs, c'est-à-dire les cpl Scott Coombs, McGill, Andrew Papple, June Watanabe, Bob Donovan et autres bonnes âmes disponibles doivent souvent conduire des véhicules chez les entrepreneurs en maintenance (et ailleurs).

Arrivent ensuite la peinture et les pistolets. On peut enfin commencer à faire sortir les véhicules de la chaîne. Les quatre pistolets HVLP permettent d'économiser de la peinture du fait qu'il y a moins de surpulvérisation qu'avec les pistolets réguliers. Comme nous avons toute une réserve de véhicules fin prêts à être peints, nous formons au départ une équipe de jour et une deuxième de nuit. Nos spécialistes réguliers dans les deux cabines de peinture sont les cpl Kevin Tanner et Morrison et le cplc John Baker. Le ET, l'adj Ewert, et le sgt Bob Daoust passent souvent le quart de nuit dans la «cabine à maux-de-tête». Une fois tout en marche, le peloton de maintenance rattrape le temps perdu, les entrepreneurs terminent la peinture et la date cible de la fin des travaux est facilement respectée. D'autres véhicules comme les VME en service passent également sous le pistolet, ce qui fait en tout bien au-delà de 400 véhicules repeints. Qui ne se souvient pas du travail d'artiste «flamboyant» et habilement camouflé exécuté sur le tracteur, et de la récupération, par le cpl Darren Foote, de l'Unimog allemand dont le conducteur n'avait pas vu le trou de vase dans lequel il avait presque disparu?

Maintenir les véhicules du convoi et le MM en bon état tient du défi. Les réparations et les récupérations difficiles sont notre pain quotidien durant les périodes actives de transition. Nos équipes de réparation et de récupération des véhicules comprennent les sgt Kevin Macleod et Mo Racette, les cplc Chuck Carlson, «Bones» Wells, Bob More, «Porky» Burke, Mike Cray and les cpl Kevin Cullen, Brad Gaiger, Scott Jamieson, Todd Martin, «Lumpy» Lehtonen, Mike Norris, Ross Reid et Keith Anderson. Lorsqu'ils ne participent pas au programme de peinture, on peut les trouver quelque part entre Split et l'enclave de Bihac en train de redonner vie à des véhicules à bout de souffle ou à garder en marche les indispensables Zettlemeyers.



*Un Iltis fraîchement peinturé dans la cabine de peinture.*

En résumé, le peloton a démontré ce qu'est l'esprit de la maintenance. L'ingénuité et le travail acharné dont tout le monde a fait preuve, qu'il s'agisse de réparation, de récupération ou de peinture dans le cadre des préparatifs liés à l'IFOR, témoignent de la qualité du spécialiste de la maintenance.

Arte et Marte. ◆

*Le cpl Jake Laplante et le cpl Dave Homess sablent un Cougar.*

# SÉCURITÉ EN ZONE ARRIÈRE EN BOSNIE

*par le capt D.C. Bell*

La sécurité en zone arrière (SZA) a toujours été une tâche importante pour un bataillon des services pendant un conflit. Le commandant du bataillon des services est responsable de la défense et de la sécurité du terrain, c'est-à-dire les approches dans le secteur d'opérations (SO) de la brigade, et aussi pour les unités et sous-unités qui sont sous le contrôle de la brigade et qui sont localisées dans la zone arrière. Généralement la tâche de SZA s'effectue par la combinaison de patrouilles, postes d'observation et postes d'écoute, cibles de tirs défensifs de l'artillerie, gardes de démolition de ponts et défense tous azimuts locale. En fait, un catalyseur clé dans la formation du bataillon des services a été d'avoir une organisation comprenant le personnel, le commandement et le contrôle nécessaires pour sécuriser le secteur arrière, permettant ainsi au commandant de la brigade de concentrer ses efforts dans une direction, soit l'avant.

Dans le passé la SZA a été difficile a accomplir lors des exercices à cause du manque de forces ennemies. Plusieurs heures peuvent être passées dans un poste d'observation ou en patrouille sans voir d'ennemi. En Bosnie cependant les «factions» sont partout, chacune représentant une menace possible.

Actuellement en Bosnie, 1000 membres des Forces canadiennes forment le contingent canadien de la force d'implantation de la paix de l'OTAN (CCIFOR). Bien que le secteur d'opérations comprenne la Croatie et la Bosnie, la majorité des efforts est concentrée en Bosnie sous le commandement du Corps de réaction rapide allié (CRRA). Les éléments qui se rapportent au CRRA sont trois divisions multinationales (DMN); nord (E-U), sud-ouest (R-U) et sud-est (F). À l'intérieur de la DMN sud-ouest nous retrouvons la 4^e^ brigade de blindés (R-U), les troupes divisionnaires et la 2^e^ brigade multinationale canadienne (2 BMNC), la maison-mère de la CCIFOR. Les unités formant notre brigade sont l'escadron A du Royal Canadian Dragoons en tant qu'escadron de reconnaissance de la brigade, le 6^e^ bataillon d'infanterie mécanisé (CZ) et le groupement tactique du Queen's Royal Hussars (UK) où la compagnie G du 2^e^ bataillon du Royal Canadian Regiment est sous contrôle opérationnel, le 23^e^ escadron de génie de campagne (Can), le 2^e^ Regiment du genie, le bataillon des services de CCIFOR, le 2^e^ peloton de police militaire (Can), le centre opératoire canadien avancé et bien sûr, le quartier-général et l'escadron des transmissions de la 2^e^ brigade multinationale canadienne.

Le SO de la brigade se divise en trois SO d'unités, la responsabilité du 6^e^ bataillon d'infanterie mécanisé (CZ), le Queen's Royal Hussars (UK) et le bataillon des services respectivement. Le SO du bataillon des services, situé dans la partie nord-ouest de la brigade, couvre environ 700 kilomètres carrés de terrain. La frontière Bosnie-Croatie forme les limites ouest et nord. La route principale d'approvisionnement de la division forme la limite de droite. La ville de Bihac est située dans la partie sud du SO.

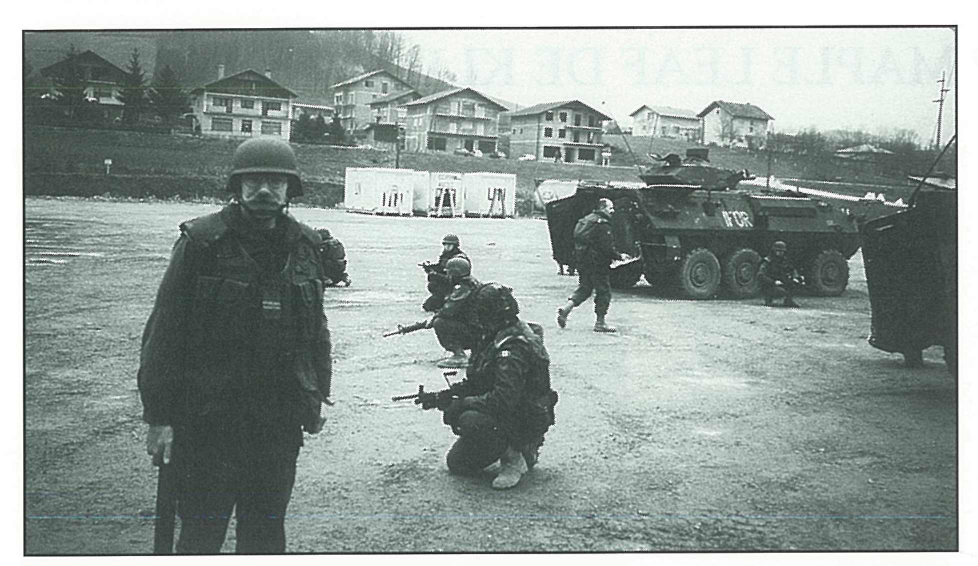
Les premiers éléments du 2^e^ bataillon des services se sont déployés dans leur SO le 23 décembre 1995. Bien que considéré comme le secteur arrière de la brigade, la situation avec les factions dans le secteur nous a fait devenir un des points chauds de la division. Dans cette partie de la Bosnie, la guerre a impliqué les Bosniaques musulmans contre les Serbes Bosniaques et de Krijena. Une fois que les Serbes eurent été repoussés du secteur, l'attention des Bosniaques musulmans fut portée sur un groupe musulman scissionniste connu sous le nom de "Autonomists", groupe qui voulait se séparer des Forces fédérales centrées à Sarajevo. Après avoir repoussé les Autonomists vers le nord dans un camp de réfugiés croate, les combats ont cessé et l'implantation de l'accord de paix de Dayton a débuté.

La responsabilité principale du bataillon des services pour la SZA était de veiller est-ce que la faction se conforme à l'accord général de paix (AGP). Habituellement à chaque 30 jours un jalon de l'AGP était atteint et une nouvelle série de restrictions était imposées aux factions en ce qui a trait à l'endroit et aux types d'armes et de troupes pouvant être déployés. Après J+120 toutes les armes lourdes devaient être placées dans des sites de cantonnement. Aussi, tous les soldats devaient être démobilisés ou cantonnés. Avec chaque jalon, il y avait un besoin d'augmenter les patrouilles afin de s'assurer que les termes de l'AGP étaient respectés.

Des éléments tout aussi importants de la SZA comprenent la surveillance du traitement des réfugiés Autonomists retournants dans le secteur, l'inspection des sites de cantonnement des factions locales, le démantèlement des points de contrôle illégaux, la réaction aux menaces immédiates au camp incluant le tir de célébration et le tir d'opportunité en véhicule, la confiscation des armes illégales, et le maintien de défense et sécurité pour les civils et militaires de haut grade.

Pour accomplir ces tâches, le secteur arrière a été divisé en quatre. Le peloton de transport, le peloton d'approvisionnement, le peloton de maintenance et le 23^e^ escadron de génie de campagne ont reçu la responsabilité d'un des secteurs et la tâche d'effectuer une patrouille à véhicule de huit heures à l'intérieur des limites au moins une fois par semaine à intervalles choisis au hasard. Une fois que le surplus de sapeurs ramené au Canada, le peloton de maintenance prend la responsabilité d'un deuxième secteur. À cause du danger causé par les mines, seulement les routes bien tassées, à haut trafic et vérifiées au préalable étaient patrouillées. De plus, chaque secteur avait des endroits primaires et secondaires pour installer des postes d'observation qui devaient être utilisés pour surveiller et contrôler le trafic dans le secteur.

Ces patrouilles de routine étaient très efficaces pour surveiller les troupes des factions et les mouvements de véhicules et pour évaluer les attitudes de la population de la région. Cependant, les véhicules B qui étaient utilisés pour


Le capt Mike Sears supervise l'entraînement de l'EPB.

patrouiller étaient sous-armés pour cette tâche de démantèlement de points de contrôle, d'ouverture de frontières austères et pour la confiscation d'armes illégales. Le besoin d'une force de réaction rapide existait aussi, force à 10 minutes d'avis de se déplacer et être prête à fournir une réponse plus robuste aux menaces à la sécurité locale.

Pour cette tâche, l'équipe de patrouille blindée (EPB) a été formée. Consistant de 23 personnes et de deux véhicules de transport de troupes blindés Grizzly, l'EPB a assumé toutes les tâches sauf les tâches de routine de patrouille du SO de peloton. Par chance, il y avait du personnel qualifié pour opérer la tourelle et conduire ce type de véhicule dans le bataillon. Une fois choisi, le personnel de l'EPB a débuté l'entraînement comme les procédures d'embarquement et de débarquement et aussi le combat sans arme. Des armes additionnelles (C6 et .50 de la tourelle) et entraînement relatif aux règles d'engagement ont aussi été inclus. Afin de créer un esprit de corps dans l'équipe, d'un conditionnement physique exigeant a été institué.

Alors que le nombre de tâches a augmenté, l'EPB s'est avéré une ressource flexible et capable de réagir rapidement pour des tâches de sécurité et aussi pour des tâches plus routinières qui ont été renforcées par la présence des blindés. Les opérations à date comprennent la détention de soldats de factions et de civils ayant des armes illégales, le démantèlement et la destruction de trois points de contrôle illégaux de police dans le village de Velika Kladusa, l'inspection et la fouille de sites d'entreposage d'armes de factions et l'ouverture forcée de la frontière locale croate. Toutes ces tâches ont été accomplies avec une attitude ferme et professionnelle. Un fait particulier a été la réponse à la faction locale et à la direction de la police lors de ces opérations. Avec chaque démonstration de notre détermination, ils sont devenus plus coopératifs lors des rencontres de liaison de routine. Ils ont commencé à accepter ceci, car si les termes de l'accord devaient être respectés, la seule façon de demeurer au pouvoir était de promouvoir l'accord eux-mêmes. Pour d'excellentes raisons ceci représentait un excellent développement qui était exploité aussi souvent que possible.

Un plan agressif de collecte de renseignements complétait la SZA. Avant chaque patrouille, convoi, équipe mobile de réparation ou tâche de recouvrement, le commandant recevait un esposé de la cellule des renseignements sur les conditions des routes, la menace des mines, les activités des factions et l'attitude de la population de la région. On leur fournissait aussi une liste de contrôle facile à utiliser relative à la collection des renseignements qui devait être utilisée pour enregistrer les renseignements pertinents. Le rapport devait être remis aux opérations logistiques au retour et ensuite acheminé à la cellule des renseignements. Avec un si grand nombre de personnel du bataillon des services sur les routes à travers le SO de la brigade, leur capacité d'amasser des renseignements était impressionnante et s'est bientôt avérée une source majeure de renseignements pour la brigade et le G2 de l'état-major de la division.

La SZA a toujours une fonction vitale pour le bataillon des service. En Bosnie, avec sa structure et son organisation classique de combat, les années passées à s'entraîner ont rapporté des dividendes importants. La confiance et l'expérience acquise lors de cette opération serviront bien nos soldats dans les projets futurs. De prime importance, ceci a renforcé l'idée que le bataillon des services doit être prêt à effectuer des tâches de sécurité dans son SO sans l'aide des armes de combat. Chaque unité a son propre SO et elle doit le sécuriser face aux menaces de routine, ceci sans employer des ressources excessives. ◆


Une arme de défense aérienne (M75) confisquée par le 2e bon svc.

# LE GEM AU CAMP MAPLE LEAF DE KLJUC EN BOSNIE

*par le capt A. Haines*

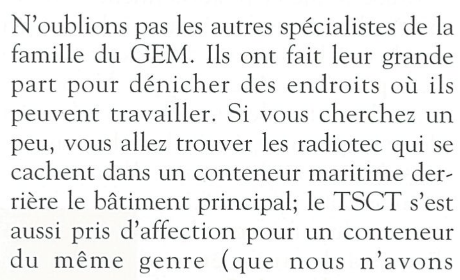
Ça se prononce «Klooch». Après trois mois de présence sur le théâtre des opérations, il semble que les techniciens de l'esc A (RCD), de la cie G (2 RCR) et du 23e esc (2 RG) vont avoir une place pour travailler. Les abris Sprung sont à peu près terminés. On s'en est passé durant les mois les plus froids en Bosnie.




*Entrée du camp Maple Leaf.*

L'adjum Andy Dalcourt (2 RG), SQMSET du camp assure la coordination des activités du GEM sur place, comme le fonctionnement du bureau de contrôle, la résolution des problèmes techniques, au nom des unités, en collaboration avec les GCVM et la direction des équipes de deuxième échelon rattachées au camp. Les tech de chaque unité fonctionnent d'une manière autonome en ce sens qu'ils feront la maintenance de leur propre flotte en utilisant leurs pièces de rechange. Le sgt Pierre Frechette (RCD), le cplc Dennis Cooke (2 RCR), et l'adjum Dalcourt sont chargés de ce travail. Le RCD compte 15 tech, tous équipés de Bison, pour faire la maintenance de sa flotte comprenant des Bison, des Cougar et deux Leopard. Le 2 RCR a neuf techniciens qui s'occupent de ses Grizzly, Bisons, TUA et BV206. En dernier, mais tout aussi important, les hommes du génie comptent dix tech (y compris un commis du SIGMMT qui est en fait un tech d'armement) qui réparent tout ce qu'ils ont (il y a tellement de types de véh différents que je ne peux les nommer tous!)

Bonne nouvelle! Le pire des conditions climatiques est derrière nous. Plus de glissades latérales dans les côtes à bord d'une dépanneuse lourde (pas vrai, cplc Cooke?), plus de chaînes à mettre sur les roues, fini les chaufferettes à réparer et plus de conduites de carburant gelées.



Sur ce type de terrain, le Buffalo est irremplaçable : il fait des récupérations non envisageables avec la dépanneuse lourde, il est très mobile (c'est-à-dire qu'il se déplace vraiment vite), et il est très bien équipé pour faire le travail qu'on en exige.

N'oublions pas les autres spécialistes de la famille du GEM. Ils ont fait leur grande part pour dénicher des endroits où ils peuvent travailler. Si vous cherchez un peu, vous allez trouver les radiotec qui se cachent dans un conteneur maritime derrière le bâtiment principal; le TSCT s'est aussi pris d'affection pour un conteneur du même genre (que nous n'avons




*Début du montage des abris Sprung.*

d'ailleurs pas encore trouvé - il y en a une trentaine dans le camp). Quant à tous les techniciens d'armement, leurs véhicules de réparation leur servent de base de travail. Quoi qu'il en soit, on est à veille de recevoir des remorques ISO qui feront de meilleurs ateliers pour tout le monde.

Lorsque la 5e bde débarquera, tout sera fin prêt. Bonne chance mes amis!

Arte et Marte. ◆




*Le cplc Randy Voutt (2 RCR) s'en va faire une réparation.*

# AVONS CAMIONS - BESOIN DE PROTECTION POUR LES CHAUFFEURS

## LES TECH ET OP S'UNISSENT POUR INSTALLER LES ENSEMBLES SBP EN YOUGOSLAVIE

***par le sgt E. Sheikh et le cplc R. Thompson***

La teneur de la demande opérationnelle immédiate (DOI) est la suivante : «Avons besoin de protection balistique et contre les mines pour nos chauffeurs et nos co-chauffeurs. Répondez : Notre équipe combattante d'élite - tec véh, équipages, artilleurs, camionneurs, techniciens des mouvements et fantassins - se forme sans attendre pour installer le système blindé de protection (SBP) sur les véhicules de la flotte «B» dans l'ancienne république Yougoslave.

«Zéro, avons reçu votre message. Attendez. Terminé.» Le maj Lemieux de la DAPVS et Dew Engineering d'Ottawa se mettent au travail pour adapter un SBP de conception allemande sur nos véhicules de la flotte «B» (VLSR, VLMR, VLLR et camions SCP Kenworth de 15 tonnes). Le SBP de chaque type de véhicule comprend quatre ensembles séparés emballés dans deux grosses boîtes en bois pesant en tout de 1 800 à 2 800 livres selon le type de véhicule.

L'ensemble de protection balistique comprend des panneaux de verre balistique de 2 pouces et des panneaux mixtes de 16 mm fixés tout autour de la cabine. Les panneaux mixtes sont formés de carreaux céramiques de 8 mm et recouverts de 8 mm de plastique renforcé à la fibre de verre (PRFV), le tout assurant la protection de l'équipage du véhicule contre un coup direct d'une arme antipersonnel de calibre 7,62 mm ou contre les éclats d'un obus de 155 mm explosant à 30 m. La céramique fait égrener le projectile et le PRFV absorbe son énergie. L'ensemble de protection contre les mines est formé de panneaux de PRF de 8 mm placés sur toute la surface du plancher de la cabine et qui protègent l'équipage contre les éclats d'une mine antipersonnel de 1 kg. L'ensemble de transformation comprend des bouchons et des pièces d'appoint utilisés pour boucher les petits orifices du véhicule lorsqu'on enlève les panneaux de PRFV (de façon qu'on puisse les remettre plus tard sur le même véhicule ou sur un autre). Il faut installer un ensemble de conditionnement d'air car il est impossible d'ouvrir les glaces une fois le verre balistique installé.

Août 1995. L'équipe SBP reçoit ses ordres, suit un cours intensif d'une semaine chez Dew Engineering pour apprendre à installer le SBP sur les VLMR et les VLLR, puis s'envole vers l'ex-Yougoslavie. Des équipes de cinq hommes sont envoyés au BATLOGCAN (Primosten, Croatie) et au BATCAN II (Visoko, Bosnie), mais ce n'est pas pour longtemps car à ce moment-là, le Canada se retire de la FORPRONU. Il y a juste un peu de confusion! Nous mettrons-nous au travail ou enlevons-nous nos gants? Pas question de lambiner! Nous démontons le SBP de 23 véhicules et nous voilà tous chez-nous pour Noël.




*L'équipe SBP de la FORPRONU : l'adjuc Beaudoin et le sgt Sheikh, tec véh Ottawa; le sgt Bowers, tec véh, BFC Suffield; le MBdr Smith et l'artil Thompson, Art, 2 RCHA; les cpl Decker et Filler, Equip, LdSH; les svr Emes et Martin, Equip, RCD; le cpl Hatter, conducteur MSS, Sask Highlanders et le cplc Thompson, conducteur MMS, 14 Bon Svc.*

*L'équipe SBP de l'IFOR : L'adjuc Roussin et le sgt Sheikh, tec véh Ottawa; le MBdr Arnold, Art, le cplc Rozon, tec véh, l'art Johnson, Art, et les artil Billard, Thomson et Bird, Art, 2 RCHA; le cplc Hawco, Equip et les cpl Cushing, Decker, Furman, Jeffers, Garner et Mallot, Equip, RCD; le cplc Gazo, tec véh, AB Hold Unit; le cplc Raedts, tec véh, le cpl Legg et le sdt Gray, fant, 1 RCR; le cplc Thompson, conducteur MMS, 14 Bon Svc; le cplc Murphy, tec véh, 2 Bon Svc, et le cpl Chisolm, tec mouv, 1 UMA, Winnipeg.*




*Un VLLR avec le SBP installé (le SBP des portes, fenêtres arrière et de côté n'est pas visible de l'extérieur). Notez que les fenêtres de côté n'ouvrent pas, donc les camionneurs avaient une «excuse» pour le système d'air climatisé monté sur le toit.*

Puis – vous vous en doutez – nous reprenons encore le collier. Mais cette fois-ci, c'est avec une force plus musclée et persuasive de l'OTAN (l'IFOR) en Yougoslavie. Nous formons une équipe SBP plus importante comprenant 22 hommes car nous devons aussi transformer les VLSR et les SCP Kenworth – en tout 146 véhicules.

Le 3 mars 1996, le groupe précurseur arrive à la caserne Black Bear à Velika Kladusa, en Bosnie. La meilleure planification au monde ne suffit tout simplement pas. Les employés de Dew Engineering se mettent en grève. Doubler l'équipe signifie doubler les quantités d'outils qui arrivent trois semaines après le gros des troupes - sauf notre indispensable compresseur d'air qui débarque six semaines plus tard.

Nous rappelant que notre insigne de coiffure est celui du GEM, nous nous adaptons et nous trouvons une solution à notre problème. Nous récupérons chez le CANBAT II un petit compresseur que nous relions à trois réservoirs auxiliaires afin d'avoir suffisamment de pression pour faire fonctionner nos huit ateliers. Nous empruntons des montagnes d'outils aux ateliers du 2 Bon Svc et, bientôt, nous produisons trois véhicules par jour. Incroyable, comme dirait le sergent! (Les spécialistes, eux, le croient! Le rédacteur)

Les heures de travail sont longues dans notre nouvelle «maison», le congélateur, comme l'équipe a décidé de la baptiser. Lorsqu'il fait 2-4°C, les pressions de notre système d'air comprimé en prennent un coup. Nous nous réchauffons en engouffrant des tonnes de café et en soulevant des panneaux balistiques légers (entre 10 et 45 livres). Parfois même, l'adjuc enfile sa combinaison de travail pour apporter sur place son soutien aux troupes (et leur témoigner sa sympathie) pour les doigts gelés. Les hommes ne se laissent pas attendrir - ils conçoivent des projets qui le feront retourner à sa planche de travail, ce qui leur redonnera tout leur espace vital! N'est-ce pas comme ça que c'est censé fonctionner?

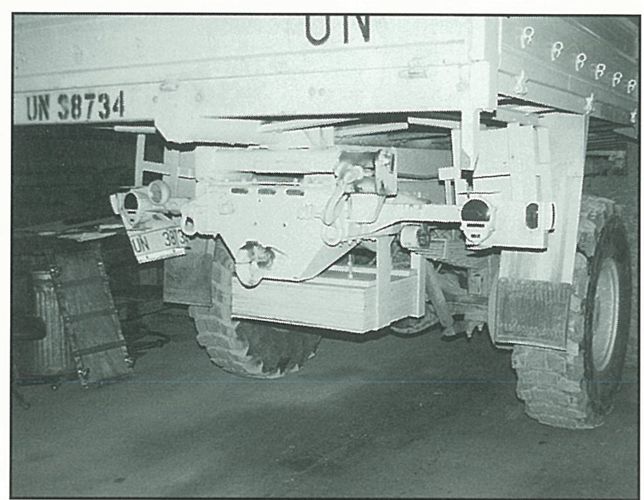
Le temps qui commence à se réchauffer s'accompagne bientôt de pluie. Le compresseur fuit. La planification recommence. Nous y apportons de nouvelles modifications et, encore une fois, nous surmontons l'obstacle. Comme le dit le cmdt du 2 Bon Svc, nous «faisons l'affaire». La production continue, de même que le travail de relations publiques. Nous, de l'équipe SBP, avons l'un des pelotons les plus nombreux du camp. Nous acceptons volontiers les tâches agréables de garde-barrières et de membres de la Force d'intervention rapide! De fait, les gars font la course pour être de faction et se reposer de ces tyrans qui fouettent l'équipe SBP. Ce travail est vraiment agréable et c'est le moins qu'on puisse faire étant donné que l'équipe comprend plusieurs professionnels (armes de combat). Qui ose dire que nous ne sommes pas qualifiés?

Il y a à peu près un mois que le projet est en marche. Une équipe de modification, le sgt Mackay et ses quatre tec véh, vient installer les unités de manutention de conteneurs sur les camions Kenworth. Mais cela, c'est une toute autre histoire. Le 29 avril 1996, nous remisons nos vestes pare-éclats et nos C7. Direction : Zagreb, Croatie, pour une petite virée bien méritée - et quelques histoires de guerre!

La fête terminée, l'équipe se sépare. La moitié des hommes est transférée au projet SBP du Bison et revient à Velika Kladusa. C'est à bord d'un confortable Airbus que l'autre moitié rentre au port d'attache.

Ce projet est un excellent exemple du travail des tec GEM et de plusieurs autres spécialistes qui, ensemble, ont mis l'épaule à la roue pour atteindre un but commun.

Arte et Marte. ◆

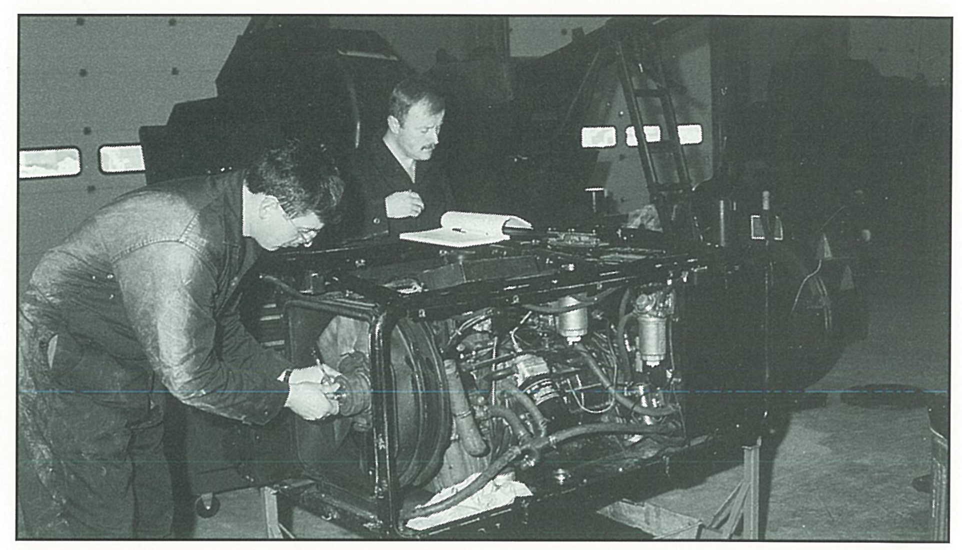



*Pour contrebalancer l'effet du poids additionel sur les essieux avant causé par le SBP, des contre-poids (énormes!) ont été ajoutés à l'arrière à deux endroits : dans un berceau boulonné au cadre de châssis et des grosses plaques de fer boulonnées à l'intérieur du pare-chocs arrière.*

# ENTRAÎNEMENT À LA MAINTENANCE À L'ÉCOLE DE L'ARC

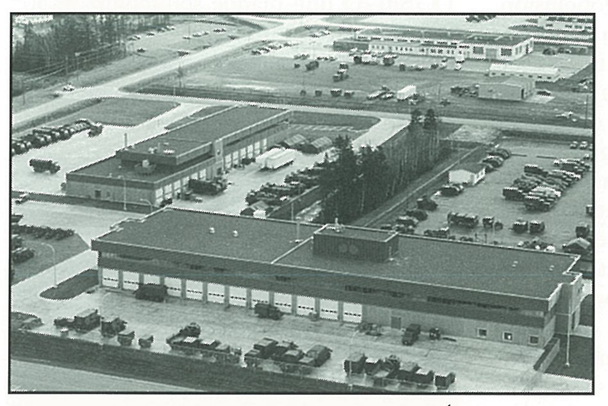
*par le maj M.W.K. Lee*

Les membres du personnel du GEM à l'École de l'artillerie royale canadienne de Gagetown ont été particulièrement occupés l'an passé en raison du déménagement de l'École de l'artillerie antiaérienne de la BFC Chatham à la BFC Gagetown au cours de l'été 1995 et de la fusion de l'École de l'artillerie antiaérienne avec l'École de l'artillerie de campagne en février 1996, pour former l'École de l'Artillerie royale canadienne.



*Le cpl Sean Milligan (à gauche) et le cplc Sean McCarthy procèdent à la dépose et au remplacement d'un moteur diesel industriel Volkswagen de 1,6 litres du bloc d'alimentation du bitube de 35 mm GDF-005 dans le cadre d'un cours donné récemment en maintenance d'unité de conduite du tir à l'École de l'artillerie royale canadienne.*

La formation du GEM a toujours fait partie intégrante de l'École de l'artillerie antiaérienne depuis sa fondation le 11 septembre 1985. La batterie d'entraînement à la maintenance donne 14 cours différents d'entraînement à la maintenance (voir le tableau) concernant l'équipement principal lié à la défense aérienne à basse altitude (DABA), y compris le ADATS, le bitube de 35 mm GDF-005 et le dispositif de conduite du tir Skyguard. Les normes d'entraînement à la maintenance incombent à la section des normes de maintenance du QG Bie. La section comprend un capitaine et quatre adjudants du GEM, un de chacun des quatre GPM chargés de la maintenance de l'équipement DABA, soit un technicien de véhicules, un technicien d'armement, un technicien de systèmes de conduite du tir et un technicien de systèmes de communication et d'information (Terre).



*Vue aérienne de l'immeuble McNaughton de l'École de l'artillerie royale canadienne à l'avant-plan. Outre la batterie d'entraînement à la maintenance, l'immeuble McNaughton abrite le 210 Atelier de l'École d'artillerie de défense antiaérienne. La 119 BAAA se trouve juste derrière l'immeuble McNaughton, à gauche.*

La durée des cours de maintenance est de 12 jours dans le cas de ceux de la maintenance des véhicules ADATS et de 26 semaines dans le cas des cours de maintenance des systèmes électroniques du ADATS. Chaque GPM nécessite au moins deux et au plus quatre cours distincts pour être entièrement qualifié en systèmes DABA, par exemple les techniciens en systèmes de conduite du tir ont besoin de quatre cours échelonnés sur deux ans.

La philsophie à la base d'une école d'artillerie/GEM mixte pour les opérateurs et les spécialistes en maintenance de systèmes de défense antiaérienne est la suite logique d'une gestion efficace des systèmes d'équipement les plus sophistiqués dont la Force terrestre est présentement dotée. Cependant, l'entraînement à la maintenance particulière des systèmes d'armes et aux véhicules de l'artillerie de campagne a toujours lieu à l'EGEMFC de Borden.

Le déménagement de l'École de l'artillerie antiaérienne a été facilité une fois la décision est prise pour utiliser la même architecture de base pour Gagetown que celle de l'École de l'artillerie antiaérienne de Chatham. Traduisant les liens étroits qui unissent les Branches de l'artillerie et du GEM, la nouvelle école de Gagetown a été baptisée en l'honneur du général A.G. McNaughton - un commandant en chef de la Seconde Guerre mondiale étroitement affilié aux deux Branches. Le nouvel immeuble McNaughton a été inauguré le 4 décembre 1995.

L'été dernier, toutes les unités de la BFC Gagetown ont fait l'examen de leurs effectifs en vue de concéder 400 postes des effectifs à la force de campagne de l'Armée. Dans le cadre de cet examen, les commandants de l'École de l'artillerie de campagne et de l'École de l'artillerie antiaérienne ont convenu de réunir les deux écoles en une seule, réalisant par le fait même des économies d'échelle en matière d'administration et de soutien tout en conservant, dans la mesure du possible, les postes d'instructeurs. La fusion se concrétisait le 15 février 1996 et crééait 65 postes. Les effectifs combinés de l'École de l'Artillerie royale canadienne totalisent maintenant 269 personnes.

Bien que la fusion ait entraîné des réductions de personnel dans la plupart des autres batteries, l'effectif de la batterie d'entraîne-

ment à la maintenance s'est accru d'un sergent technicien en systèmes de communication et d'information (Terre) comme suite à la directive du QGDN exigeant que tout l'entraînement à la maintenance radar, c'est-à-dire maintenance du radar météorologique d'artillerie et maintenance de l'indicateur de vitesse initiale, dans le cadre de la Force terrestre, ait lieu à l'École de l'Artillerie royale canadienne. Des cours pilotes sont prévus en juin 1996.

Le groupe de la défense antiaérienne du GEM est peu nombreux et intimement lié. La majorité des spécialistes en maintenance des systèmes de défense antiaérienne du GEM habite la région de Gagetown, et quelques détachements se trouvent à Moncton et à la BFC Cold Lake. Il importe aussi de reconnaître la participation importante de la Branche du GE COMM à l'effort de maintenance consacré à l'équipement principal DABA. Les liens étroits qui existent depuis toujours entre les spécialistes de la maintenance, le GEM, le GE COMM et les opérateurs tiennent encore au sein de la nouvelle École de l'Artillerie royale canadienne. ◆

## COURS DE MAINTENANCE DONNÉS PAR L'ÉCOLE DE L'ARTILLERIE ROYALE CANADIENNE

| Cours | Jours d'entraînement |
|---|---|
| **Véhicules** | |
| Maintenance du véhicule ADATS | 12 |
| Maintenance du véhicule d'unité de conduite du tir | 15 |
| **Armes** | |
| Maintenance des systèmes d'armes ADATS | 25 |
| Maintenance du bitube de 35 mm GDF-005 | 35 |
| **Dispositifs de conduite du tir** | |
| Maintenance des systèmes électroniques ADATS | 117 |
| Maintenance des systèmes électroniques Skyguard MK II | 60 |
| Maintenance des systèmes électroniques du bitube de 35 mm GDF-005 | 35 |
| Maintenance du missile sol-air AA Javelin S15 | 25 |
| **Radar/radio** | |
| Maintenance du radar ADATS | 60 |
| Maintenance du radar Skyguard MK II | 68 |
| Maintenance des systèmes C3 | 50 |
| Simulateur d'entraînement II | 10 |
| Maintenance des systèmes météorologiques d'artillerie | 10 |
| Maintenance des indicateurs de vitesse initiale | 10 |
| Maintenance de telluromètres | 10 |

# VISITE DU MGÉN CORP EN OCTOBRE 1995

***par le maj. J. Oswald, REME***

Du 20 au 22 septembre 1995, Ottawa reçevait la visite du major-général P.J.G. Corp, Directeur général - Soutien de l'équipement (Armée) (DGSE(A)) et Chef des services professionnels du REME de l'Armée britannique. Durant ce bref séjour, il a fait un exposé dans le cadre de l'exercie Bluebell, il a rencontré le SMA(Mat) et il a assisté, accompagné du DGGPET, à une démonstration du VBL de reconnaissance au polygone de Connaught. Le soir du 21 septembre, il était l'hôte du dîner régimentaire annuel des officiers du GEM au mess des officiers de l'Armée à Ottawa.

L'exposé du DGSE(A), dans le cadre de l'exercice Bluebell, sur la gestion des changements au sein du REME et ayant pour thème la Qualité totale a été des plus intéressants et des plus instructifs. C'est la voie que le REME a adoptée tant comme véhicule de changement que moyen d'insuffler une culture de satisfaction du client, d'habiliter et de motiver le personnel du REME à tous les paliers, de se concentrer sur les procédés et de s'améliorer constamment. En conclusion de son exposé, le DGSE(A) a souligné l'importance de prendre l'initiative et d'être à l'avant-garde du changement pour influer sur le futur plutôt que de se tenir sur la réserve, résister, réagir ou tout simplement espérer que cela passera. Il a comparé cette attitude au fait d'être à bord du train plutôt que de se tenir sur la voie ferrée. Plus encore, son but n'est pas simplement d'être dans un wagon de voyageurs, c'est aussi d'être aux commandes de la locomotive. En novembre 1995, le DGSE(A) a fait un exposé semblable lors d'un forum réunissant les organismes techniques professionnels du Royaume-Uni. On peut obtenir un exemplaire de cet exposé, ainsi que les précisions accompagnant les diapositives qu'il a utilisés en communiquant avec le DARET 2-4, n° de téléphone 819-997-9538, n° de télécopieur 819-994-8710.

Après l'exposé, le DGGPET a remis au DGSE(A) une plaque soulignant le 50e anniversaire du GEM. Le DGSE(A) remettait par la même occasion au DGGPET un exemplaire de l'histoire du Corps du REME et un DC de sa Musique. ◆



*Le DGES(A) s'adressant à un auditoire captivé!*

# INSTRUCTION COMMUNE LIÉE AU GEM

***par le capt J. Matson***

Chaque fois qu'un MR retourne à l'EGEMFC pour parfaire ses connaissances professionnelles, il passe une partie du temps au sein de la Compagnie régimentaire. Connue également sous le nom d'«École de combat du GEM», la Compagnie régimentaire compte un effectif de 30 militaires de tous les grades et dispense toute la formation des officiers et l'instruction commune de la Branche. La Compagnie se compose de quatre pelotons :

**a.** Peloton des normes et du soutien de l'instruction;

**b.** Peloton de la gestion des ressources - Cours de PGMT, de NQ 7, d'officier du GEM - Phase IV et de commandant du GEM;

**c.** Peloton de campagne - Cours de NQ 6A - Commun, d'officier du GEM - Phase II, et de fonctions d'état-major SC;

**d.** Peloton des artisans - Cours de NQ 3 - Commun, de NQ 5A - Commun, d'adaptation, et d'officier du GEM - Phase III.

## NQ 3 COMMUN

L'instruction des artisans permet aux recrues ou aux nouveaux venus dans la Branche d'acquérir les aptitudes de base dont ils ont besoin pour le service en campagne. Les stagiaires s'initient également à l'organisation et aux activités de la Branche. La majeure partie du cours se déroule en campagne. Les stagiaires participent alors à l'exercice INITIAL THRUST en tant que membres d'un peloton en milieu tactique. Ils reçoivent tous la qualification CIDC (cours d'initiation au déploiement en campagne). La qualification propre à la guerre en hiver - Niveau élémentaire (GHNE) est décernée dans le cadre des cours qui ont lieu en hiver.



*Les stagiaires du cours de NQ 5A - Commun 9503 ripostent au tir ennemi, sous la direction du sgt Godbout et la surveillance du cplc Laveault.*

## NQ 5A COMMUN

Le cours de NQ 5A - Commun est relativement nouveau (introduit en 1992) et permet au MR subalterne du GEM d'acquérir les compétences requises pour fonctionner sous un minimum de supervision, en campagne et au sein d'une équipe mobile de réparation (EMR), ainsi qu'une connaissance détaillée de la branche du GEM et de ses tâches. Le cours met l'accent sur la tactique d'infanterie au niveau de la section et les techniques de l'EMR, les stagiaires passant sept jours en garnison et huit en campagne. Les stagiaires prennent part aux exercices MRT COMMANDER et ULTIMATE PUSH, qui constituent les évaluations finales.

Le cours de recyclage de NQ 5A, introduit en janvier 1995, fournit un supplément d'instruction aux stagiaires qui ont atteint le NQ 5A avant la mise en oeuvre de l'instruction commune en 1992. Il permet au MR subalterne de satisfaire à la même norme élevée que celle exigée du diplômé du cours actuel de NQ 5A.

*L'aptitude physique constitue un fondement très important de l'instruction en campagne dispensée aux NQ 3 et 5A. La marche forcée est l'une des méthodes employées pour maintenir l'endurance sur les plans mental et physique.*

## NQ 6A COMMUN

Le cours de NQ 6A - Commun permet au sous-officier du GEM d'acquérir les compétences de base dont il a besoin pour remplir les fonctions de commandant de section en campagne et en garnison. Le cours est axé sur le service en campagne et se sert du «peloton de maintenance du 7 RCR» comme modèle d'instruction pour l'exercice de reco du peloton de maintenance. L'administration militaire et les opérations de réparation/ dépannage du GEM sont traitées de façon très détaillée.

## NQ 7 COMMUN

En conclusion, le perfectionnement professionnel est un processus très important et continu pour le MR du GEM. Les cours techniques donnés à l'EGEMFC comportent une partie d'égale importance qu'on appelle l'instruction commune. Tous les MR de la Branche doivent recevoir cette instruction pour être en mesure d'occuper des postes à des grades progressivement plus élevés, tant en campagne qu'en garnison.

Le cours de NQ 7 permet aux adj du GEM d'acquérir les connaissances et les compétences dont ils ont besoin pour travailler comme adjum au sein de la Branche. Il s'agit du dernier cours commun que l'adjudant suit à l'EGEMFC. ◆

## SOMMAIRE DES NIVEAUX DE COMPÉTENCE ESCOMPTÉS

| Cours commun | Grade | Jours d'instruction | But | Qualifications de base | Techniques en campagne | Peloton de maintenance en campagne | Compagnie de maintenance en campagne | SGT | Administration et autres tâches |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NQ 3 | Sdt/cpl | 16 | Enseigner aux recrues et au personnel reclassé les techniques de base nécessaires pour survivre en campagne, et les initier à la Branche du GEM et à ses opérations | EBC<br>CIDC<br>GHNE | Suivre comme carabinier lors d'une attaque de section ou membre d'une patrouille de reco. Exercice réel dans des conditions tactiques et administratives de campagne. | Introduction aux exercices de l'EMR. | S.O. | Fiches de présence et commandes de travaux | S.O. |
| NQ 5A | Cpl | 15 | Permettre aux MR subalternes du GEM d'acquérir les compétences nécessaires pour fonctionner en campagne sous un minimum de supervision, ainsi qu'une connaissance détaillée de la Branche du GEM et de ses tâches. | GHNE (au besoin) | Connaître les techniques d'attaque de section et de patrouille de reco. | Commandant d'EMR en milieu tactique. | S.O. | Fiches de présence, commandes de travaux; introduction au Système de gestion de la maintenance (SGM). | RENS et RDT. |
| NQ 6A | Cplc | 18 | Permettre aux MR du GEM d'acquérir les compétences de base exigées d'un commandant de section en campagne ou en garnison. | S.O. | S.O. | S/off reco, peloton de maintenance. Commandant de rame pour déplacement routier. | S.O. | Cours d'adjoint de gestion - Maintenance (Terre) | Notes de service, messages, fiches, rapports techniques. Superviser du personnel civil. |
| NQ 7 | Adj | 37 | Permettre aux adj du GEM d'acquérir les compétences et connaissances exigées des adjum au sein de la Branche. | S.O. | S.O. | S.O. | Agir comme SMC lors d'un exercice de déploiement d'une compagnie de maintenance. | Tous les aspects des procédures relatives au bureau de contrôle. | En profondeur. Notes de service, lettres, messages, rapports techniques et exposés. Gérer du personnel civil. Agir comme GCVM. |

**Nota :**
1. EBC - Entraînement de base de conducteur. À l'heure actuelle, sur les véhicules Iltis et VLMR.
2. CIDC - Cours d'initiation au déploiement en campagne (CQS AA).
3. GHNE - Guerre en hiver - Niveau élémentaire (CQS CD).

# L'ATELIER DE MAINT DE BORDEN REÇOIT UN NOUVEAU NOM :

## L' IMMEUBLE CAPITAINE LLOYD GEORGE RUPERT, M.C.

***par le slt S.M. McDowell***

Le 16 août 1995, l'équipe de maintenance du SREIFC, à la BFC Borden, a interrompu le travail pendant quelques instants pour baptiser les installations récemment rénovées en l'honneur du capt Lloyd George Rupert, M.C., qui s'est distingué durant la Seconde Guerre mondiale comme spécialiste de la maintenance. Des membres de la famille Rupert ont assisté à la cérémonie, soit M^me Kay Rupert, épouse du capt Rupert, et leurs fils, James et John. M^me Rupert a coupé le ruban du GEM pour rouvrir officiellement l'immeuble et a dévoilé la plaque commémorative.



*Le cmdt B et le sgt Grant (commandant du défilé) passent les troupes en revue.*

Le capt Rupert a été choisi pour le courage dont il a fait preuve sur le champ de bataille durant la Seconde Guerre mondiale et qui lui a valu la Croix militaire. Le capt Rupert commandait la 84^e Équipe de dépannage (84 ED) qui appuyait le 22^e Régiment blindé canadien lors de la campagne en Europe occidentale.

La citation que le capt Rupert a obtenue fait allusion à trois occasions distinctes où, grâce à ses efforts infatigables et à son audace devant le tir ennemi, il a récupéré de nombreux véhicules, tant des chars que des véhicules à roues, sans lesquels le Régiment aurait été grandement handicapé. L'excellent travail accompli par la 84 ED, grâce au leadership du capitaine Rupert et à sa capacité d'exécution pour ce qui est de réparer, de récupérer, de modifier et d'améliorer le matériel et d'entretenir les canons, a permis au Régiment de conserver son efficacité au combat en étant en mesure d'entretenir en campagne un nombre maximum de véhicules de combat pour toutes les opérations.

D'autres récits des camarades du regretté capt Rupert témoignent également de sa bravoure et de sa compétence professionnelle. Il incarnait la devise de la Branche du GEM - Arte et Marte (par l'habileté et le combat) - et était sans contredit un bel exemple pour les jeunes chefs et soldats des Forces canadiennes d'aujourd'hui.

La cérémonie d'inauguration marquait également l'achèvement de travaux de rénovation de 4,2 M $. Construit à l'origine en 1943, l'atelier a été rénové pour répondre aux normes actuelles. On a remplacé, entre autres, les systèmes de chauffage et d'échappement, la toiture, les fenêtres et le revêtement. Plusieurs questions touchant la sécurité et la qualité de l'air ont aussi été résolues, ce qui a donné à la BFC Borden l'un des ateliers les mieux équipés des FC.

L'équipe de maintenance du SREIFC remercie tous ceux qui ont fait de cet événement une réussite mémorable. ◆



*Réouverture de l'édifice capt Lloyd George Rupert, M.C; (de g. à d.) l'OST, le lcol RA Thomas, le cmdt B, le col IA Nicholls, M^me Rupert, le col cmdt et l'O Maint.*

# RÉCUPÉRATION DANS L'ARCTIQUE – LE PENGUIN DE LAITON 1950-1996

***par le capt R. Hardwick***

Au dire de tous, cette histoire des années passées est un fait à raconter devant un bon feu loin de l'endroit où les choses se sont réellement produites. C'est un rappel de la façon dont la détermination et la tenacité des hommes peuvent venir à bout de tous les obstacles lorsqu'ils se concentrent sur le travail à réaliser.

Fort Churchill, le mardi 12 décembre 1950. Le thermomètre indique -30° et des vents de 50 km/h précèdent le front d'un blizzard de trois jours. Ce matin-là, le 233 Atelier reçoit une demande de récupération de quatre véhicules autoneiges Penguin et de deux traîneaux tactiques en panne sur les rives gelées de la Baie d'Hudson. Les véhicules ont été abandonnés plus tôt dans la semaine en raison de problèmes mécaniques imprévus. Il s'agira de la plus longue mission de récupération à jamais avoir été réalisée dans l'immensité glacée du Nord.

Il est 14 h. L'équipe de récupération s'est rassemblée sous le commandement du SOBII Conway. L'équipe, prête à mener une opération de récupération de trois jours, comprend six personnes, dont un PFC de l'équipe d'essai de l'Armée américaine. L'équipement : deux tracteurs Caterpillar D7, un Penguin et un Wannegan pour loger les hommes. Les vivres et le carburant sont chargés. L'équipe se met en route.

Au début, la progression est régulière mais, en moins de quelques heures, la tempête sévit. Les bancs de neige qui atteignent 10 à 20 pieds forcent l'équipe à ouvrir de nouveaux passages. L'avance ralentit. Mercredi matin. On retrouve le premier véhicule en panne et on le répare en quelques heures. Le poste récepteur n° 52 du Wannegan ne fonctionne plus. On décide donc de renvoyer le sergent au camp à bord du Penguin qu'on a remis en bon état. Le reste de l'équipe se met en route vers Horton Lake, à quelque 30 milles de Fort Churchill. Les hommes y établissent un camp de base et attendent que la tempête se calme. Dans l'intervalle, ils préparent une piste de fortune de 2 000 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur sur le lac gelé, puis se mettent à la recherche des autres véhicules en panne, sans succès.

Vendredi matin. Les conditions météorologiques sont encore une fois favorables, mais il ne reste ni carburant ni vivres. Le réapprovisionnement est impératif. L'ARC surveille le temps. Une fois la tempête passée, le Norseman chargé à bloc du sous-lieutenant Black et du capitaine d'aviation Wier décolle. Il se pose à 10 h sur la piste de fortune. Deux autres vols complètent la mission de réapprovisionnement. L'aéronef commence ensuite à chercher les autres véhicules en panne. Il en localise deux en moins de quelques heures en deçà de 8 milles du camp de base. Le dernier véhicule est localisé par reconnaissance terrestre plus tard le même jour.

À cause des bancs de neige, des waddens, des bad-lands et du terrain trop mou pour supporter le poids des D7, la récupération des trois véhicules en panne jusqu'au camp de base dure du vendredi jusqu'au lundi. Dans les rudes conditions climatiques qui prévalent, réaliser de simples tâches prend trois à quatre fois plus de temps qu'en temps normal. Les effets du froid et la fatigue créent le chaos au sein de l'équipe de récupération du fait que le travail censé durer trois jours se transforme en lutte acharnée d'une semaine.

Lundi matin. Les véhicules hors d'état sont tous au camp de base, prêts à être remorqués à Fort Churchill. Les bancs de neige continuent de s'accumuler, les chenilles gèlent, des bris mécaniques se produisent et le froid est implacable. L'équipe prend deux jours pour parcourir les 30 milles qui séparent le Lac Horten de Fort Churchill où elle arrive le mardi matin, une semaine après en être partie, complétant ainsi la plus longue mission de récupération jamais entreprise par le personnel de l'armée dans le Nord.

Le SOBII Conway a décidé de faire faire un modèle en laiton du Penguin pour commémorer cet événement historique. Le travail est entrepris suite à l'établissement d'un ordre d'exécution à titre «gratis». Lorsque l'ordre d'exécution est fermé, on a consacré 100 heures à la réalisation du modèle. Le SOBII Conway récupère les pièces non terminées du modèle dans l'intention de le finir plus tard. C'est alors qu'il est affecté à un autre atelier.

Quarante-quatre années ont passé. L'adjum Bruce Baker entend parler du SOBII Conway (maintenant capt à la retraite) à une réunion du comité du 50e anniversaire du GEM tenue à l'EGEMFC. Le capt Conway prévoyait participer aux festivités du 50e anniversaire à Borden. Il doit annuler ses plans en raison de la maladie et demande que son dépôt ne lui soit pas retourné, mais qu'il serve aux festivités de la fin de semaine prévues pour les hommes.

Plus tard, lorsque l'adjum Baker est affecté à Greenwood comme O Contr de l'escadron du GEM de la 14 Ere, il recueille des souvenirs du 50e anniversaire et les remet à M. Conway. C'est dans le cadre de cette visite que M. Conway raconte l'histoire du Penguin. L'adjum Baker ne peut pas laisser passer cette occasion. Le modèle non terminé est sorti du sous-sol où il attend depuis nombre d'années. Après en avoir enlevé la poussière, on le renvoie à l'atelier de l'O Contr. On le confie au cplc Vessey et au cpl Johnson qui y mettent la touche finale comme on l'avait prévu à l'origine.

Ainsi donc, le 6 mars 1996, lors d'une brève cérémonie tenue à l'escadron du GEM de la 14 Ere, 46 ans après l'avoir commencé, le Penguin est enfin présenté au capitaine Conway qui en fait don au colonel commandant du GEM, le colonel Johnston. Le Penguin est actuellement au Musée du GEM à la BFC Borden, à la place qui lui revient en tant qu'élément de l'histoire de la Branche du GEM.

À titre d'officier commandant de l'escadron du GEM de la 14 Ere, je tiens à souligner personnellement le travail du capt Conway, de l'adjum Baker, du cplc Vessey et du cpl Johnson dont la volonté et le travail ont rendu cet événement historique possible.

Arte et Marte. ◆



*de gauche à droite : le cplc Vessey; le lcol Arsenault, O log ERE; le capt Conway (ret.); le capt Hardwick, OC ESC GEM; le col Johnston, col cmdt de la Branche du GEM.*

# PRIX D'EXCELLENCE DU CONSEILLER DE LA BRANCHE

*par la capt M.J.J. Robichaud, OEM GEM*

Le prix d'excellence du conseiller de la Branche du Génie électrique et mécanique est présenté annuellement à un militaire de la Branche du GEM, à un employé civil associé, ou à une unité ou sous-unité en reconnaissance d'une contribution importante et insigne apportée à la Branche du GEM. La période d'évaluation est d'une période active d'affectation (PAA) à l'autre.

Cette contribution insigne est reconnue en inscrivant le nom du récipiendaire sur la plaque du prix d'excellence du conseiller de la Branche du GEM exposée dans le bureau du DGGPET. De plus, un certificat est offert au récipiendaire.

Ce prix reconnaît une ou plusieurs des situations suivantes :

a. services exceptionnels et insignes ayant contribué d'une manière significative à une des activités de la Branche du GEM ;

b. un accomplissement lors d'une occasion unique où le candidat a démontré une performance exceptionnelle dans le domaine de la maintenance ou de toute autre activité de la Branche ;

c. un rendement marquant ou exceptionnel, qui n'est pas reconnu adéquatement par une autre distinction honorifique.

Les candidatures pour ce prix doivent être acheminées par la chaîne de commandement et doivent être soumises au secrétariat de la Branche du GEM (OEM GEM) au plus tard le 1er mai de l'année en cours. Les candidatures provenant de l'extérieur de la chaîne de commandement (par ex. : celles du col comdt) doivent être acheminées par l'entremise du secrétariat de la Branche du GEM.

Un conseil composé du conseiller de la Branche, de l'adjuc de la Branche, des conseillers des groupes professionnels et de leurs assistants se réunit pour évaluer les candidatures selon les critères énoncés dans le Plan de gestion stratégique de la Branche du GEM et choisir le récipiendaire pour l'année en cours. ◆

# RÉCIPIENDAIRE POUR 1996 : L'ADJUM SANTERRE

*extrait de la nomination*

En 1996, l'adjum J.D.M Santerre de l'Atelier du GEM de la BFC Esquimalt recevait le prix d'excellence du conseiller de la Branche du GEM pour sa conduite professionnelle et humanitaire exceptionnelle au Rwanda.

L'adjum Santerre était employé comme O Maint du 95 Groupe de soutien pluridisciplinaire de la Mission des Nations Unies pour l'assistance au Rwanda (MINUAR). Peu après son arrivée au Rwanda, l'adjum Santerre et son équipe sont envoyés sur la scène d'un grave accident routier qui a fait 24 victimes et où un camion-citerne a explosé. L'adjum Santerre ne tarde pas à se rendre compte que les dépanneuses lourdes ne pourront pas faire le travail. Il doit agir vite pour trouver d'autres moyens de soulever et de déplacer ce qui reste du camion-citerne. Il localise bientôt des grues mobiles et persuade leurs propriétaires de fournir leur aide sans frais. Pour compliquer encore le problème, en raison du chaos qui règne dans le pays, impossible d'organiser des équipes de sauvetage, sans compter l'envoi d'aide à l'adjum Santerre pour réaliser ce qui va s'avérer une sinistre tâche. L'adjum et son équipe doivent récupérer et transporter à la morgue locale des corps qui sont là depuis deux jours en utilisant à cette fin des véhicules du contingent. L'intervention rapide et l'exécution complète de cette mission de l'adjum Santerre lui gagnent rapidement le respect de ses pairs, des organisations des Nations Unies et des représentants officiels du gouvernement rwandais.



*Le prix d'excellence du conseiller de la Branche du GEM est présenté à l'adjum J.D.M. Santerre pour sa conduite professionnelle et humanitaire exceptionnelle au Rwanda, qui a su faire grandement honneur à la Branche du GEM.*

Les dangers liés aux services de récupération et de réparation dans un pays déchiré par la guerre comprennent les milliers de mines non localisées éparpillées à la grandeur du pays. Une fois, l'adjum Santerre réussit à récupérer au beau milieu d'un champ de mines un véhicule d'une organisation non gouvernementale (ONG). Quelques jours auparavant, le terrain qui entoure le véhicule a été dégagé par le génie de l'Armée de l'Inde, mais non la route qui y mène. Le lendemain, trois membres d'organisations non gouvernementales françaises perdent la vie en empruntant la même route car d'autres mines y ont été posées durant la nuit. Chaque jour, l'adjum Santerre et ses hommes sont confrontés à ce danger toujours présent. Il doivent passer par de nombreux points de contrôle occupés par des soldats armés

et mal entraînés, ce qui accroît le stress auquel ils sont soumis pour faire leur travail.

L'adjum n'hésite jamais à assurer la sécurité de ses hommes avant la sienne propre. Dans le cadre d'une mission, l'adjum Santerre récupère la dépanneuse lourde de 10 tonnes qui se trouve dans une situation très précaire. À cause de la boue, la dépanneuse a glissé dans un ravin. L'adjum appele deux TTB pour la tirer de ce mauvais pas. Chaque fois que les TTB tentent de tirer la dépanneuse, elle les entraîne au fond du ravin. L'adjum juge que le seul moyen de sortir la dépanneuse de sa position précaire est d'utiliser la puissance des six roues motrices de la dépanneuse en même temps que les deux TTB la tirent. Il voit bien que cette manoeuvre est dangereuse. Il ne demande pas à ses techniciens de faire le travail. Il saute plutôt à bord de la dépanneuse et la sort du ravin lui-même.

Sa réalisation la plus notable au Rwanda demeure le travail exceptionnel qu'il a accompli pour les orphelinats partout au pays. Il a pris la relève de son prédécesseur. Des six orphelinats dont il s'occupait, il y en a maintenant 20, sans compter deux écoles. Ces institutions accueillent de 40 à 530 enfants et nombreux parmi ceux-ci manquent de tout. L'adjudant-maître s'organise pour obtenir l'argent nécessaire pour réparer les installations. Lui et ses hommes se procurent et installent fenêtres, moustiquaires et lits. Ils achètent des vêtements, réparent le câblage électrique et les pompes à eau, font l'inventaire des fournitures médicales, contrôlent l'état de santé des enfants et s'assurent que des soins médicaux leurs sont prodigués. Ils construisent des douches et des latrines, et même une porcherie pour l'un des orphelinats. Grâce également à l'adjum Santerre, la vie de plusieurs petits Rwandais a changé. Il a coordonné les efforts visant à leur procurer des fonds à long terme pour qu'ils puissent étudier et se procurer des articles de première nécessité. Il contribue de ses propres deniers à l'éducation de trois enfants du pays.

En plus de procurer des services de maintenance de première qualité aux autorités des Nations Unies et des ONG et aux autorités locales, l'adjum Santerre a connu plusieurs situations stressantes, parfois même dangereuses. Maintes fois, il a risqué sa vie plutôt que de mettre en péril la sécurité de ses hommes. Ce qu'il a réalisé en a inspiré plusieurs à suivre son leadership et à fournir aux enfants d'un pays en ruines l'aide dont ils ont désespérément besoin. La Branche, les Nations Unies, les ONG, le Rwanda (plus particulièrement plusieurs de ses enfants) et le Canada ont tous bénéficié du leadership, de l'engagement, de la compassion et de l'oeuvre exceptionnelle de cet homme remarquable. ◆

# RÉCIPIENDAIRE POUR 1995 :

## LA TP DE MAINT DE L'ESCADRON A DU 8 CH

***par T. Crouse, journaliste au Post-Gazette, Oromocto (N.-B.)***

Vendredi, la troupe de maintenance de l'Escadron A du 8th Canadian Hussars a reçu le prix d'excellence 1995 du conseiller de la Branche du génie électrique et mécanique (GEM), en reconnaissance des services exceptionnels qu'elle a rendus à son unité.

«Ce prix existe depuis 23 ans et est décerné chaque année à une sous-unité ou à un membre du GEM qui a apporté une contribution exceptionnelle à la Branche», a déclaré le col Murray Johnston, colonel commandant de la Branche du GEM.

Le prix le plus important du GEM a été remis à la troupe de maintenance de l'Escadron A parce que cette dernière «s'occupe depuis longtemps de l'entretien du matériel de l'Escadron A, qui comprend 20 chars Leopard et d'autres véhicules», a précisé le col Johnston.

Le taux d'utilisation des véhicules de l'Escadron A est quatre fois supérieur à la norme nationale, «ce qui explique la charge de travail plus imposante au niveau de la maintenance».

"Les membres de la troupe ont fait des heures supplémentaires, et la plupart ont travaillé les fins de semaine durant l'été.»

La troupe de maintenance a accompli un «travail difficile dans des conditions dangereuses et dans la saleté, et elle s'est bien tiré d'affaire», ce qui constitue d'ailleurs l'image de marque de la Branche du GEM.

«Au cours de la dernière année, la charge de travail de la troupe pouvait se comparer à une affectation à l'étranger», a-t-il ajouté.

«De plus, c'est une unité de la Force totale. Elle compte à la fois des réservistes et des réguliers, et la troupe de maintenance a même apporté son aide à la Réserve, particulièrement au 32$^{e}$ Bataillon des services de Moncton.

«Si la troupe n'avait pas pris part à quelques-uns des exercices de la Milice pendant l'été, ces derniers n'auraient pas eu lieu.»

La troupe a effectué des tâches supplémentaires dans ses temps libres, «faisant plus que son devoir», a déclaré le col Johnston.

Cette année, c'était la première fois que le client recommandait l'unité de maintenance. Pour l'Escadron A, c'était une façon de «souligner le travail des spécialistes de la maintenance et de les remercier d'assurer le bon fonctionnement des chars».

Ce prix est «très spécial parce qu'il provient d'une unité qui a recommandé sa propre sous-unité du GEM.»

«Le fait que l'Escadron A ait proposé sa propre troupe de maintenance montre les rapports étroits qui existent entre les cavaliers et les artisans», a affirmé le col Johnston. ◆

CONSEILLER DE LA BRANCHE DU GÉNIE ÉLECTRIQUE ET MÉCANIQUE
ELECTRICAL AND MECHANICAL ENGINEERING BRANCH ADVISOR

**1995**

EME BRANCH ADVISOR AWARD

PRIX d'EXCELLENCE du CONSEILLER de la BRANCHE du GEM

EME GEM

*Presented to the*

*Offert à la*

TROUPE DE MAINTENANCE, ESCADRON A
8TH CANADIAN HUSSARS (PRINCESS LOUISE'S)
MAINTENANCE TROOP, A SQUADRON

*in recognition of outstanding and continuous support to the Regiment and the Combat Training Centre in the execution of its national training mandate*

*en reconnaissance d'un soutien exceptionnel et continu apporté au Régiment et au Centre d'entraînement de combat dans l'exécution de leur mandat d'entraînement national*

21 September 1995

*Le colonel G.A. Walsh*
*Colonel G.A. Walsh*

21 septembre 1995

# CONTRIBUTION À LA REVUE GEM

*par la rédactrice*

Ce sont les articles et les reportages de la Revue GEM qui la rendent intéressante. Le secrétariat du GEM produit la Revue (deux ou trois fois par année) pour tous ceux et celles qui travaillent au sein de la Branche du GEM ou qui y sont associés. Il y a échange d'opinions, d'idées et d'expériences. Les nouvelles sur le personnel tiennent tout le monde informé de ce qui se passe au sein de la Branche.

Pas besoin d'être journaliste d'expérience pour écrire un article destiné à la Revue GEM. Tous les sujets nous intéressent, plus particulièrement ceux qui portent sur le côté militaire de notre quotidien et surtout sur ce qui se passe au niveau de l'unité.

Votre style importe moins que tous les faits essentiels. Il arrive très souvent que les rédacteurs rédigent le texte, l'abrègent ou modifient un article. Cependant, l'article présenté doit comporter les cinq éléments suivants : qui?, quoi?, quand?, où? et pourquoi?

La correction d'épreuves, un des points clés, vise à améliorer le style. Lorsque vous croyez que votre article est terminé, mettez-le de côté un jour ou deux, puis, relisez-le. Souvent, vous vous rendrez compte qu'il y a quelque chose qui cloche ou qu'il manque quelque chose.

Pour être intéressant, l'article doit être vivant. Pour ce faire, on peut utiliser des citations textuelles. En règle générale, ces citations doivent être au présent plutôt qu'au passé, ce qui rend l'article plus actuel.

Bien sûr, votre intérêt et votre participation sont ce qui importe le plus. Pour produire une revue du GEM qui soit pertinente et diversifiée, tout le monde doit mettre l'épaule à la roue.

N'oubliez pas :
- d'être sûr de ce que vous avancez ;
- de vous assurer d'écrire tous les noms correctement ;
- qu'une image vaut mille mots.

## NOTES SUR LA PRÉSENTATION DES ARTICLES

Les articles doivent être soumis de préférence en WordPerfect sur disquette. On accepte aussi les textes dactylographiés. Les textes manuscrits sont souvent trop difficiles à lire mais seront acceptés. (À titre de guide, 500 mots et une photographie prennent une page complète).

Les photographies sont très importantes. Celles qui sont prises sur le vif sont toujours plus intéressantes. Décrivez ce qui se passe sur la photographie et identifiez chaque personne (grade, initiales ou prénom, nom, unité), de gauche à droite. N'écrivez rien à l'endos de la photographie car des marques peuvent apparaître sur le côté glacé. Collez plutôt un bout de papier à l'endos de la photo. (La Revue GEM ne vous retournera vos photos que si vous le mentionnez expressément.)

«Le GEM en bref...» est une page réservée aux événements courants afin d'informer le personnel des dernières réalisations. Un paragraphe d'une cinquantaine de mots est tout ce qu'il faut et il est possible de l'insérer en dernière minute.

La Revue GEM serait heureuse d'avoir de vos nouvelles. Si vous désirez y contribuer, faites parvenir votre article à l'adresse suivante :

Le rédacteur, la Revue GEM
OEM GEM, DARET, DGGPET
Quartier général de la Défense nationale
Édifice major-général George R. Pearkes,
Ottawa (Canada)
K1A 0K2 ◆